



**VERWALTUNGSGERICHT DÜSSELDORF
IM NAMEN DES VOLKES
URTEIL**

14 K 329/09

In dem verwaltungsgerichtlichen Verfahren

des Herrn XXX

Klägers,

g e g e n

den Oberbürgermeister der Stadt Duisburg, 47049 Duisburg, Gz.: 30-1 Ho 38/09,

Beklagten,

w e g e n Verkehrsrechts

hat Richterin am Verwaltungsgericht Müllmann
als Einzelrichterin
der 14. Kammer des Verwaltungsgerichts Düsseldorf
ohne mündliche Verhandlung
am 8. Mai 2009

für **R e c h t** erkannt:

Soweit die Beteiligten das Verfahren in der Hauptsache für erledigt erklärt haben, wird das Verfahren eingestellt.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Verfahrens tragen der Kläger zu 5/6 und der Beklagte zu 1/6.

Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe des beizutreibenden Betrages abwenden, wenn nicht der Beklagte zuvor Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

T a t b e s t a n d :

Der Kläger ist Student an der Universität Duisburg und arbeitet derzeit an seiner Promotion. Er fährt täglich mit dem Fahrrad die Strecke zwischen seinem Heimatort Bottrop und der Universität Duisburg. Er wendet sich mit seiner Klage gegen die vom Beklagten angeordnete beidseitige Benutzungspflicht für einen Radweg von der Brücke über den Rhein-Herne-Kanal über die Emmericher Straße, Meidericher Straße und Schweizer Straße bis hin zur Mülheimer Straße in Duisburg.

Im Jahre 1998 ordnete der Beklagte die Verpflichtung zur Benutzung des Radweges durch Aufstellung der Zeichen 237, 240 und 241 zunächst auf der Meidericher Straße an. Am 08.12.2001 folgte die Aufstellung der entsprechenden Verkehrszeichen auf der Schweizer Straße und am 23.08.2002 auf der Emmericher Straße.

Mit Schreiben vom 17.11.2007 erhob der Kläger Widerspruch gegen die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht auf der Schweizer Straße/Meidericher Straße/Emmericher Straße. Ersatzweise stellte er einen Antrag auf Überprüfung der Benutzungspflicht. Zur Begründung führte er im Wesentlichen aus, der Radweg sei zu schmal. Die Regelbreite werde nur auf kurzen Stücken erreicht. Der Parkstreifen rechts des Radweges schaffe eine unzumutbare Gefahrenlage, da es auf den schon schmalen Radwegen nicht möglich sei, einen Sicherheitsabstand von 1 m zu den geparkten Fahrzeugen zu halten. Hinzu komme, dass die PKW zum Ein- und Ausparken den Fahrradweg kreuzen müssten und damit den Radweg blockierten. Durch die geparkten Fahrzeuge und die vorhandenen Bäume werde im Übrigen eine Sichtbeziehung zwischen Radfahrern und Fahrzeugen aus Einmündungen verhindert. Ferner sei der Radweg auch von seiner Oberflächenbeschaffenheit nicht für einen ungefährdeten Radverkehr geeignet. Insbesondere auf der Schweizer Straße seien große Teile des Radweges erneuerungsbedürftig. Zwischen Waldsteige und Gottfried-Kinkel-Straße bestehe die Oberfläche aus grobem Kopfsteinpflaster, was im Widerspruch zur VwV-StVO stehe. Vorzuziehen sei ein Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Nach Verkehrszählungen des Beklagten in den Jahren 1997 bis 2007 ist für den fraglichen Streckenabschnitt von einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge (dtv) für den Bereich Mülheimer Straße bis Wintgensstraße von 15.000 Kfz (LKW-Anteil 4 %), für den Bereich Wintgensstraße bis Ruhrdeich von 21.000 Kfz (LKW-Anteil 4,4 %) und vom Ruhrdeich bis zur Kanalbrücke von 25.000 Kfz (LKW-Anteil 5 %) auszugehen.

Dies teilte der Beklagte dem Kläger mit Schreiben vom 17.04.2008 mit und wies darauf hin, dass es im Jahre 2007 darüber hinaus in dem fraglichen Streckenabschnitt 7 Unfälle mit Radfahrbeteiligung gegeben habe und deshalb von einer besonders auffälligen Gefahrenlage für Radfahrer nicht auszugehen sei. Er komme damit abschließend zu dem Ergebnis, dass es ihm nicht möglich sei, dem Wunsch des Klägers zu entsprechen, die Radwegebenutzungspflicht für die genannten Radwege aufzuheben. Das Schreiben war nicht mit einer Rechtsmittelbelehrung versehen.

Mit Schreiben vom 10.05.2008 beantragte der Kläger nochmals, die Radwegebenutzungspflicht aufzuheben oder den Radweg durch von ihm benannte diverse bauliche Maßnahmen auf der gesamten Länge in einen Zustand zu versetzen, der den Anforderungen der VwV-StVO entspreche.

Der Kläger hat am 13.01.2009 Klage erhoben. Zur Begründung wiederholt er sein bisheriges Vorbringen und trägt ergänzend im Wesentlichen vor,

- im Bereich der Ruhrbrücke sei der Radweg nur durch andersartige Färbung, aber weder baulich noch durch eine weiße Linie vom Gehweg getrennt,
- entlang der Emmericher Straße befinde sich nur ein Radweg, aber kein Gehweg,
- eine besondere Gefahrenlage, welche für eine angeordnete Verkehrsbeschränkung erforderlich sei, habe der Beklagte nicht belegt. Die angeführte Verkehrsbelastung allein reiche nicht aus. Zu einer erhöhten Zahl von Unfällen sei es nicht gekommen.
- der Seitenabstand von 1 m zu den geparkten Fahrzeugen werde in Teilbereichen nicht eingehalten,
- die entlang des Radwegs stehenden Bäume stellten eine Sichtbehinderung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere Autofahrern dar und führten überdies durch ihre Wurzeln zur Beschädigung des Wegebelaags,
- während der Kanalbauarbeiten im Bereich Schweizer Straße sei der Radweg dort voll gesperrt worden, ohne dass die Baufirma eine Ausweichmöglichkeit geschaffen habe,
- während der Schneefälle im Januar sei der Radweg z.T. überhaupt nicht geräumt worden.

Er halte die Radwegebenutzungspflicht zur Verringerung der Gefahren für nicht geeignet und unangemessen. Eine wesentlich wirksamere Maßnahme sei die Verringerung der Ge-

schwindigkeit für Kraftfahrzeuge auf 30 km/h.

Das Gericht hat am 02.04.2009 einen Beweis- und Erörterungstermin vor Ort durchgeführt. Auf das Protokoll des Termins und die gefertigten Fotos wird an dieser Stelle Bezug genommen. Im Ortsternin hat der Beklagte angekündigt, die Radwegebenutzungspflicht für den westlichen Bereich der Schweizer Straße aufzuheben. Mit Schriftsatz vom 08.04.2009 hat der Beklagte darüber hinaus mitgeteilt, dass die Radwegebenutzungspflicht für die westliche Seite der Meidericher Straße zwischen der Zanderstraße und der Esmarchstraße aufgehoben wird. Insoweit haben die Beteiligten das Verfahren übereinstimmend in der Hauptsache für erledigt erklärt.

Der Kläger beantragt,

die Beklagte zu verpflichten, über seinen Antrag auf Überprüfung der aus den Verkehrszeichenregelungen resultierenden Benutzungspflicht des Radweges beidseitig auf der Emmericher Straße über die Meidericher Straße und auf der östlichen Seite der Schweizer Straße bis hin zur Mülheimer Straße unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu entscheiden.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Zur Begründung bezieht er sich auf die vorhandene Rechtsprechung zur Radwegbenutzungspflicht und die Empfehlungen der ERA 95, wonach ab einer Verkehrsbelastung von 10.000 KfZ die Anlegung eines Radweges der Regelfall sein soll. Die ausgewiesenen Radwege entsprächen weitestgehend den einschlägigen Vorschriften der VwV zur StVO und dienen im Hinblick auf die erhebliche Verkehrsbelastung zur Trennung von Kraftfahrzeug- und Radverkehr und damit zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer.

Mit Beschluss der Kammer vom 12.02.2009 ist das Verfahren der Berichterstatterin zur Entscheidung als Einzelrichterin übertragen worden.

Die Beteiligten haben im Beweis- und Erörterungstermin einer Entscheidung des Gerichts ohne mündliche Verhandlung zugestimmt.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der Gerichtsakte sowie der beigezogenen Verwaltungsvorgänge des Beklagten ergänzend Bezug genommen.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e:

Das Gericht kann ohne mündliche Verhandlung in der Sache entscheiden, da die Beteiligten einer Entscheidung ohne mündliche Verhandlung zugestimmt haben (§ 101 Abs. 2 Verwaltungsgerichtordnung - VwGO -)

Hinsichtlich des erledigten Teils war das Verfahren in entsprechender Anwendung des § 92 Abs. 3 VwGO einzustellen.

Die Klage im Übrigen hat keinen Erfolg.

Der Kläger hat im Beweis- und Erörterungstermin des Gerichts klar gestellt, dass er mit seiner Klage lediglich die Überprüfung der Benutzungspflicht des Radweges erreichen wollte und nach wie vor will. Die sonstigen in der Klageschrift angesprochenen Maßnahmen seien lediglich als Empfehlungen an den Beklagten zu verstehen.

Die so verstandene Klage ist mit dem nunmehr gestellten Klageantrag als Verpflichtungsklage zulässig.

Eine Anfechtungsklage kommt nicht in Betracht. Die Regelungen durch die Verkehrszeichen 237, 240 und 241 StVO sind Verwaltungsakte gemäß § 35 Satz 2, 2. Alt. Verwaltungsverfahrensgesetz — VwVfG — in Form der Allgemeinverfügung, die der Bestandskraft fähig sind. Bei Verkehrszeichenregelungen gilt mangels ordnungsgemäßer Belehrung über den möglichen Rechtsbehelf gegen dieselben zwar nicht die Monatsfrist gemäß § 74 Abs. 1 VwGO, sondern die Jahresfrist gemäß § 58 Abs. 2 VwGO. Aber auch diese hat der Kläger ersichtlich nicht eingehalten, denn die fraglichen Verkehrszeichen sind in den Jahren 1998 bis 2002 aufgestellt worden.

Für die Zulässigkeit der Verpflichtungsklage auf (Neu-)Bescheidung bzw. Überprüfung der derzeitigen Verkehrszeichenregelung kann dahinstehen, ob der Beklagte mit seinem Schreiben vom 17.04.2008 bereits endgültig über den Antrag des Klägers entscheiden wollte oder ob der Antrag bislang noch nicht förmlich beschieden ist. Da das Schreiben vom 17.04.2008 nicht mit einer Rechtsmittelbelehrung versehen war, galt für eine hiergegen gerichtete Klage die Jahresfrist des § 58 Abs. 2 VwGO, die bei Klageerhebung am 13.01.2009 noch nicht abgelaufen war. Falls das Schreiben noch keinen endgültigen Bescheid darstellen sollte, hätte der Beklagte ohne zureichenden Grund nicht in einer angemessenen Frist über den Antrag des Klägers auf Überprüfung der Benutzungspflicht entschieden, so dass die Klage als Untätigkeitsklage zulässig wäre (vgl. § 75 VwGO).

Der Kläger ist auch klagebefugt, denn er nutzt den fraglichen Radweg nahezu täglich, so dass eine Beeinträchtigung seiner subjektiven Rechte nicht ausgeschlossen ist (§ 42 Abs. 2 VwGO).

Die Klage ist, soweit sie noch anhängig ist, jedoch nicht begründet. Der Kläger hat keinen Anspruch auf Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht und Änderung der derzeitigen Verkehrszeichen, denn die Verkehrszeichen 237, 240 und 241 sind in dem genannten Bereich ermessensfehlerfrei aufgestellt worden und verletzen den Kläger nicht in seinen Rechten (§ 113 Abs. 5 VwGO).

Die mit Verkehrszeichen 237, 240 und 241 angeordneten Radwegebenutzungspflichten sind rechtlich nicht zu beanstanden.

Rechtsgrundlage für die Aufstellung der Verkehrszeichen 237, 240 und 241 zu § 41 Abs. 2 Nr. 5 StVO sind die §§ 39 Abs. 1, 45 Abs. 1 S. 1 und Abs. 9 S. 1 und 2 Straßenverkehrsordnung (StVO). Die den Straßenverkehrsbehörden durch § 45 Abs. 1 StVO eingeräumten Lenkungsmöglichkeiten dienen dabei in erster Linie der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs und damit dem Schutz der Allgemeinheit, während der Schutz der privaten Belange Einzelner damit grundsätzlich nicht bezweckt ist; nur soweit durch eine derartige verkehrslenkende Maßnahme gewichtige rechtlich geschützte Individualinteressen berührt werden, insbesondere etwa ein Eingriff in die durch Art. 2 Abs. 2 und Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) geschützten Rechtsgüter in Betracht kommt, hat der Einzelne (zumindest) einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung der Behörde darüber, ob eine bestimmte verkehrsrechtliche Anordnung getroffen wird oder nicht.

Vgl. Bundesverwaltungsgericht (BVerwG), Beschluss vom 03.07.1986 - 7 B 141.85 -, NJW 1987, 1096; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 39. Aufl., § 45 StVO Rn. 28 a m.w.N..

Nach Aufhebung der allgemeinen Radwegebenutzungspflicht durch die seit dem 1. Oktober 1998 geltende Neufassung des § 2 Abs. 4 StVO ist es grundsätzlich zulässig, dass Radfahrer nicht einen vorhandenen Radweg, sondern die Fahrbahn benutzen. Die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht durch die Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 zu § 41 Abs. 2 Nr. 5 StVO stellt sich damit nicht nur als Gebotsregelung, sondern - durch den Ausschluss der Nutzung der Fahrbahn - zugleich als Verbotsregelung und damit als eine die Straßenbenutzung durch den fließenden (Fahrrad-)Verkehr beschränkende Maßnahme dar. Denn die durch die vorgenannten Verkehrszeichen angeordnete Radwegebenutzungspflicht verbietet dem zuvor in zulässiger Weise die Fahrbahn benutzenden Radfahrer, weiter auf der Fahrbahn zu fahren (§ 2 Abs. 4 S. 2 StVO).

Nach § 45 Abs. 1 S. 1 StVO können die Verkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten. Hinsichtlich der Anforderungen an die im pflichtgemäßen Ermessen der Verkehrsbehörde stehende Entscheidung bestimmt § 45 Abs. 9 Satz 1 und 2 StVO, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund besonderer Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Bei ihrer Entscheidungsfindung nach diesen Regelungen hat die Straßenverkehrsbehörde die das Ermessen für solche Anordnungen bundeseinheitlich bindenden Verwaltungsvorschriften zu den §§ 2 Abs. 4 S. 2, 41 StVO zu beachten. Die in diesen Verwaltungsvorschriften enthaltenen Vorgaben beruhen auf den Hinweisen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, -Ausgabe 1998, in denen ergänzend auch auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1995 (im Nachfolgenden: ERA 95) verwiesen wird. Bei diesen Hinweisen bzw. Empfehlungen handelt es sich um ein anerkanntes fachliches Regelwerk, das bei der Entscheidungsfindung – soweit

die Verwaltungsvorschriften keine anderslautenden und abschließenden Vorgaben enthalten - ergänzend heranzuziehen ist.

Bei einer Beschränkung des fließenden Verkehrs ist die betreffende Ermessensentscheidung der Verkehrsbehörde gemäß § 45 Abs. 9 S. 2 StVO zunächst danach zu überprüfen, ob aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt, und damit eine Radwegbenutzungspflicht aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich ist. Die Verwaltungsvorschriften zu § 2 Abs. 4 S. 2 StVO besagen insoweit, dass die Anlage von Radwegen im Allgemeinen dort in Betracht kommt, wo es die Verkehrssicherheit, die Verkehrsbelastung, die Verkehrsbedeutung der Straße oder der Verkehrsablauf erfordern. Die Kennzeichnung mit den Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 trennt dann den Fahrzeugverkehr und dient damit dessen Entmischung sowie dem Schutz des Radverkehrs vor den Gefahren des Kraftfahrzeugverkehrs. Diese Vorgaben sind bereits in den ERA 95 so wiedergegeben und näher konkretisiert worden. Danach ist innerorts auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen in der Regel eine Radwegbenutzungspflicht erforderlich (vgl. Ziff. 2.2.1. ERA 95).

Die Verkehrszeichenregelungen auf der Emmericher und Meidericher Straße sowie im östlichen Bereich der Schweizer Straße erweisen sich, soweit sie hier noch zur Überprüfung stehen, als rechtmäßig. Die Beklagte hat in rechtlich nicht zu beanstandender Weise für diese Bereiche eine Radwegbenutzungspflicht als erforderlich angesehen. Es liegen aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse erhebliche Gefahren im Sinne des § 45 Abs. 9 S. 2 StVO vor, die eine Radwegbenutzungspflicht erfordern. Nach den ERA 95 ist bei Hauptverkehrsstraßen mit großer Kraftfahrzeugbelastung (d.h. mit Verkehrsstärken von mehr 10.000 Fahrzeugen pro Tag) die Trennung von Radfahrern und Kraftfahrzeugen als Regelfall anzusehen. Die angegebene durchschnittliche Verkehrsmenge wird hier - unstreitig - in allen Bereichen deutlich überschritten. Anhaltspunkte für eine Ausnahme vom Regelfall sind nicht ersichtlich. Die Auffassung des Klägers, die Verkehrsbelastung allein könne die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht nicht rechtfertigen, widerspricht der insoweit eindeutigen Formulierung der Verwaltungsvorschriften („oder“), so dass dahinstehen kann, ob hier nicht auch die übrigen Gründe für die Anordnung einer Benutzungspflicht gegeben sind.

Ist nach diesen Vorgaben aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht erforderlich, haben die Verkehrsbehörden nach den Verwaltungsvorschriften zu § 2 Abs. 4 S. 2 StVO zu überprüfen, ob die Benutzung eines Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist. Zu diesen baulichen und sicherheitstechnischen Anforderungen an einen benutzungspflichtigen Radweg geben die Verwaltungsvorschriften zu den §§ 2 Abs. 4 S. 2, 41 Abs. 2 Nr. 5 StVO detaillierte Vorgaben. Erst wenn die betreffenden Voraussetzungen bejaht werden können, ist eine Anordnung durch die Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 vorzunehmen.

Die baulichen und sicherheitstechnischen Anforderungen nach den Verwaltungsvorschriften sind im vorliegenden Fall eingehalten. Die Benutzung eines Radweges ist nach seiner Beschaffenheit und seinem Zustand zumutbar, wenn er unter Berücksichtigung der gewünschten Verkehrsbedürfnisse ausreichend breit, befestigt und einschließlich eines Sicherheitsraumes frei von Hindernissen ist (II. 2 a der VwV zu § 2 a StVO) und die Verkehrsfläche nach den allgemeinen Regeln der Baukunst und Technik in einem den Erfordernissen des Radverkehrs genügenden Zustand gebaut und unterhalten wird (vgl. II. 2 b der VwV zu § 2 Abs. 4 S. 2 StVO). An die Verkehrsfläche von Radwegen sind hohe Anforderungen zu stellen. Der Zustand der Oberfläche wirkt sich auf die Fahrsicherheit (u. a. Sturzgefahr, verlängerte Bremswege), auf den Fahrkomfort (u. a. Stöße und Erschütterungen) und auf den Kraftaufwand (u. a. Rollwiderstand) aus. Starke Unebenheiten, Kanten, Rillen oder unerwartete Hindernisse im Verkehrsraum der Radverkehrsanlagen können zu folgenschweren Unfällen führen. Gefährlich sind auch Aufbrüche und Aufwölbungen durch Baumwurzeln o.ä oder unebene Beläge.

Unter Beachtung dieser Grundsätze und Vorgaben erweist sich die Benutzung des Radweges insgesamt nach dem Ergebnis der durchgeführten Beweisaufnahme vor Ort als zumutbar.

Der Radweg wies in allen Bereichen — soweit ersichtlich und z.T. durch Messungen im Ortstermin nachgewiesen — eine Mindestbreite von 1,50 m, in einigen Bereichen sogar deutlich über 2 Meter auf.

Der Vortrag des Klägers, entlang der Emmericher Straße gebe es nur einen Radweg ohne Gehweg, ist unzutreffend. Der Radweg entlang der westlichen Seite der Emmericher Straße beginnt an der Brücke über dem Rhein-Herne-Kanal als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Zeichen 240; Foto Nr. 1) und teilt sich nach ca. 50 Metern in einen separaten Radweg (s. Foto Bl. 38 GA) und einen westlich gelegenen Gehweg. Das am Trennungspunkt fehlende Hinweiszeichen (s. Foto Nr. 2) wird nach Aussage der Vertreter des Beklagten im Ortstermin umgehend (wieder-)aufgestellt werden. Allerdings weist der Radweg, in dessen Verlauf gute Sichtverhältnisse bestehen, teilweise bauliche Mängel auf. So befinden sich am Rand z.T. kleinere Wurzelaufwölbungen und in der Pflasterung mehrere „Schlaglöcher“ durch Frostschäden oder Verschleiß. Dies führt zur Überzeugung des Gerichts aber noch nicht zur Unzumutbarkeit der Benutzung des Radweges. Hier ist zunächst zu berücksichtigen, dass der Beklagte im Ortstermin die Beseitigung der Löcher und Unebenheiten im Belag angekündigt hat. Bis zur Beseitigung der angesprochenen Mängel kann der Radfahrer im Einrichtungsverkehr hierauf reagieren und den Löchern und Unebenheiten wegen der ausreichenden Breite des Radweges ausweichen. Die kurzfristigen Auswirkungen auf den Fahrkomfort sind hinnehmbar und nicht wesentlich. Ob der Radweg entsprechend der Beschilderung nur im Einrichtungsverkehr genutzt wird, oder ob — wie im Ortstermin einige Male geschehen — tatsächlich auch in Gegenrichtung Radfahrer diese Strecke nutzen, ist im Rahmen der Überprüfung der Beschilderung unerheblich. Dies betrifft allein die Kontrolle der Einhaltung der Verkehrsvorschriften.

Der getrennte Rad- und Fußweg beiderseits der Emmericher Straße über die Ruhrbrücke (Zeichen 241) ist für die Benutzung durch den Radverkehr nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme vor Ort ebenfalls nicht zu beanstanden. Der Radweg weist die erforderliche Breite auf, befindet sich in einem sehr guten baulichen Zustand und ist sicher befahrbar (Foto Bl. 39 GA). Der Vortrag des Klägers, der angrenzende Gehweg sei zu schmal (ca. 1,30 m), so dass Fußgänger häufig den Radweg mitbenutzen würden, führt nicht dazu, dass die sicherheitstechnischen Anforderungen nicht eingehalten wären. Abgesehen davon, dass bei getrenntem Fuß- und Radweg nach den VwV nur für den Radweg eine Mindestbreite von 1,50 m vorgegeben wird, handelt es sich bei der Strecke über die Ruhrbrücke ersichtlich nicht um einen von Fußgängern in besonderem Maße genutzten Fußweg. Vielmehr dürfte dort der Radverkehr die Zahl der Fußgänger deutlich überschreiten. Bei vereinzelter Nutzung des Radweges durch Fußgänger ist es dem Radfahrer aber in aller Regel zuzumuten, seine Geschwindigkeit zu verringern und ggfls. auszuweichen.

Dem weiteren Vortrag des Klägers, die bloße andersfarbige Kennzeichnung des Radweges auf der Ruhrbrücke genüge nicht den VwV zu Zeichen 241, ist nach Auffassung des Gerichts nicht zu folgen. Nach der VwV zu Zeichen 241 sollen Radwege, wenn die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht erforderlich und verhältnismäßig ist, von einem Gehweg baulich oder mit durchgehender weißer Linie abgetrennt und mit Zeichen 241 gekennzeichnet werden. Nach dem Sinn und Zweck dieser Regelung, den Radweg für Radfahrer und Fußgänger deutlich sichtbar von dem daneben liegenden Gehweg abzugrenzen, fällt nach Auffassung des Gerichts auch die andersfarbige Kennzeichnung unter den Begriff der baulichen Abtrennung.

A.A. wohl Bundesgerichtshof (BGH), Urteil vom 04.11.2008 — VI ZR 171/07 —.

Weder ist ein Kantstein zwischen den beiden Bereichen — wie der Kläger im Hinblick auf blinde Fußgänger fordert — noch eine zusätzliche weiße Linie erforderlich. Ein Kantstein zwischen den Bereichen ist sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger eher hinderlich und im Hinblick auf die Sturzgefahr u.U. sogar gefährlich. Angesichts der geringen Zahl von Blinden, die ohne Hilfe Gehwege nutzen, dürfte bei der Trennung von Rad- und Gehwegen eine besondere bauliche Ausgestaltung für Blinde entbehrlich sein. Eine zusätzliche weiße Linie dürfte keinen eigenen Nutzen bringen, denn eine andersfarbige Kennzeichnung in dem allgemein üblichen Rotton grenzt den Radweg bereits deutlich vom Gehweg ab und ist, wie dem Gericht aus eigener Erfahrung bekannt ist — jedenfalls im Innenstadtbereich mit Straßenbeleuchtung —, auch nachts zu erkennen.

Die verkehrsbehördliche Entscheidung des Beklagten, den linksseitig verlaufenden gemeinsamen Fuß- und Radweg auf der Meidericher Straße in Gegenrichtung von der Futterstraße bis zur Einmündung Fährstraße mit dem VZ 241 als benutzungspflichtig auszuweisen, ist ebenfalls nicht zu beanstanden.

Nach den Verwaltungsvorschriften zu § 2 Abs. 4 S. 3 StVO ist die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung mit besonderen Gefahren verbunden und deshalb aus Gründen der Verkehrssicherheit grundsätzlich nicht erlaubt. Links

angelegte Radwege können allerdings, wenn eine sorgfältige Prüfung nicht Entgegenstehendes ergeben hat, durch die Straßenverkehrsbehörden im Einzelfall mit Verkehrszeichen zur Benutzung durch die Radfahrer auch in Gegenrichtung freigegeben werden. Ein besonderer Ausnahmefall im Sinne dieser Verwaltungsvorschriften ist für den vorgenannten Bereich gegeben. Im vorliegenden Fall sind beide Straßenseiten mit Radwegen, die der Benutzungspflicht unterliegen, ausgestattet. Die betreffende Benutzungspflicht linksseitig dient der Führung des aus der Futterstraße vom Innenhafen kommenden Radverkehrs unter der Autobahnbrücke hindurch zur Fährstraße, so dass für diese ca. 100 m lange Strecke sinnvollerweise eine Fahrbahnüberquerung vermieden wird. Die Benutzung des gemeinsamen Fuß- und Radweges ist von dem baulichen und sicherheitstechnischen Zustand des Radweges her ohne weiteres zumutbar und für die Gegenrichtung mit Zusatzzeichen 1000-31 (Pfeile) gekennzeichnet. Insbesondere besitzt der Radweg die erforderliche Breite und kann gefahrlos befahren werden.

Der vom Kläger weiterhin bemängelte Radweg auf der östlichen Seite der Schweizer Straße im Bereich zwischen der Mülheimer Straße und der Straße Am Schnabelhuck ist nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme für den Radverkehr auch (noch) zumutbar. Der Radweg besitzt mit über 2 m die erforderliche Breite und kann aufgrund der dadurch gegebenen Ausweichmöglichkeit auch im Hinblick auf die rechtsseitig auf dem Gehweg parkenden Fahrzeuge weitgehend gefahrlos befahren werden. Die Oberflächenschäden durch Wurzelerhebungen und Unebenheiten sind zwar z.T. erheblich, bleiben aber doch Einzelfälle und sollen nach Aussage des Beklagten im Ortstermin auch mittelfristig im Zuge der Sanierung der Fahrbahn behoben werden. Zudem bietet der Radweg aufgrund seiner Breite ausreichend Platz für Ausweichmanöver. Die vereinzelte durchgehende Pflasterung von Grundstücksein- und -ausfahrten über den Fuß- und Radweg hinweg beeinträchtigt die durchgehende Linienführung des Radweges entgegen der Auffassung des Klägers nicht. Die Anlage und Linienführung des Radweges ist aufgrund des geradeausführenden Straßenverlaufs für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere die querenden Kraftfahrzeugführer, jeweils deutlich erkennbar, so dass bei Beachtung der gegenseitigen Pflicht zur Rücksichtnahme (vgl. § 1 Abs. 2 StVO) Gefahrenmomente vermieden werden können.

Die Pflasterung zweier Einmündungen in diesem Bereich mit Kopfsteinpflaster über den Radweg hinweg dürfte zwar als Radwegbelag grundsätzlich nicht der zumutbaren Beschaffenheit gemäß der VwV entsprechen. Da es sich jedoch lediglich um zwei Einmündungen von maximal ca. 15 m handelt, ist es dem Radfahrer zuzumuten, für diesen Teilbereich seine Geschwindigkeit ggfls. zu verringern. Die kurzfristigen Beeinträchtigungen des Fahrkomforts sind unerheblich und hinnehmbar.

Hinsichtlich der vom Kläger weiterhin angeführten Schwierigkeiten bei der Benutzung des Radweges aufgrund von Bauarbeiten oder Schneefall ist darauf hinzuweisen, dass bei ausnahmsweise unbenutzbaren Radwegen aufgrund der genannten Umstände oder anderer witterungsbedingter Einflüsse die Radwege für den entsprechenden Zeitraum nicht benutzt werden müssen. Radfahrer dürfen dann auf den Seitenstreifen oder die Fahrbahn ausweichen.

Vgl. Hentschel, Straßenverkehrsrecht, § 2 StVO Rdnr. 67 m.w.N.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 155 Abs. 1 S. 1 VwGO und berücksichtigt das anteilige Obsiegen und Unterliegen der Beteiligten.

Die Entscheidung über die Vollstreckbarkeit folgt aus § 167 VwGO i. V. m. den §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.

Müllmann