

Verwaltungsgericht Gelsenkirchen, 14 K 6697/08

Datum: 01.12.2009
Gericht: Verwaltungsgericht Gelsenkirchen
Spruchkörper: 14. Kammer
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 14 K 6697/08

Schlagworte: Radweg, Radwegbenutzungspflicht, Gefahr, ERA, ERA 95
Normen: StVO § 41, StVO § 2, StVO § 45
Leitsätze: Die Straßenverkehrsbehörde darf bei atypischen Sachverhalten von den Vorgaben der Verwaltungsvorschrift zur StVO abweichen. Die Benutzungspflicht für einen nicht den Mindestanforderungen entsprechenden Radweg darf angeordnet werden, wenn die Benutzung des Radweges weniger gefährlich ist, als die Mitbenutzung der Fahrbahn.

Tenor: Die Klage wird abgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Rechtsstreits.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar.

Der Kläger darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des beizutreibenden Betrages abwenden, wenn nicht der Beklagte vor der Vollstreckung in gleicher Höhe Sicherheit leistet.

Tatbestand:	1
Der Kläger wendet sich gegen die auf der Prosperstraße in Bottrop zwischen Friederich - Ebert - Straße und Knappenstraße geltende Radwegebenutzungspflicht.	2
Die Fahrbahnbreite der Prosperstraße beträgt im zweispurig ausgebauten Bereich zwischen der Friederich - Ebert - Straße im Westen und der Knappenstraße im Osten nach den unbestrittenen Angaben des Beklagten	3

durchgängig 6.30 m, zuzüglich eines 0,6 m breiten Sicherheitsstreifens, wobei die Kreuzungsbereiche, z.B. am Ostring durch Abbiegerspuren breiter ausgebaut sind. Parallel zur Fahrbahn befinden sich in Längsrichtung angeordnete Parkstreifen, an die sich der Radweg anschließt.

Die Prosperstraße ist in diesem Bereich mit Straßenbegleitbäumen versehen, deren Baumscheiben teilweise bis unmittelbar an den auf dem Bürgersteig mit Fahrbahnmarkierungen und durch rote Pflasterung abmarkierten Radweg heranreichen und durch den parallel zur Straße angeordneten Parkstreifen für Pkw unterbrochen werden. 4

Die Gehwegbreiten variieren nach den unbestrittenen Angaben des Beklagten zwischen 1,36 m und 2,8 m. Der durch das Verkehrszeichen 241 der Anlage 2 zu § 41 StVO als benutzungspflichtig gekennzeichnete Radweg wird auf beiden Seiten der Straße auf Gehwegniveau geführt und weist im Einmündungsbereich Friederich- Ebert / Prosperstraße eine Breite von 0,9 m (1,10 m inkl. Abmarkierungen) auf. Zwischen der Abmarkierung und dem Bordstein beträgt der Raum ca. 0,45 m. Im weiteren Verlauf der Prosperstraße weist der abmarkierte Bereich unterschiedliche Breiten von ca. 1,4 m bis zu 1,6 m auf. Zur Fahrbahnseite schließt sich teilweise ein 0,45 m breiter Bereich bis zum Bordstein zu dem Parkstreifen, bzw. streckenweise auch bis zu den Baumscheiben an. 5

Im Bereich der Bushaltestellen Paßstraße wird in beiden Fahrtrichtungen die neben dem Radweg verbleibende Gehwegbreite vollständig durch das Haltestellenhäuschen der Bushaltestelle eingenommen. Das Haltestellenschild Brinkstraße ragte in ca. 2,15 m Höhe in den Luftraum über dem Radweg. 6

Im Bereich der Bushaltestellen Paßstraße und Brinkstraße hat der Beklagte die Verkehrsregelung in der 30. Kalenderwoche des Jahres 2009 dahingehend geändert, dass hier im Rahmen eines zeitlich befristeten Verkehrsversuchs die Radwegmarkierungen entfernt und ein gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240) angeordnet wurde. Das Haltestellenschild Brinkstraße wurde auf ein Niveau von 2,65 m angehoben. 7

Im hier streitgegenständlichen Bereich der Prosperstraße befinden sich auf beiden Seiten zahlreiche Ladenlokale, die teilweise, z. B. im Bereich der Paßstraße, ihre Auslagen auch auf dem Bürgersteig ausstellen. 8

In Fahrtrichtung Westen wird der Radweg vor der Sparkasse unmittelbar an den in Längsrichtung zum Radweg angeordneten Parkboxen vorbeigeführt. Der rot gepflasterte Radweg weist hier eine Breite von 1,10 m (zuzüglich 0,1 m Markierung) auf. Der Abstand zum Bordstein der Parkboxen beträgt ca. 0,30 m (Gehwegplatte zur Bordsteinbegrenzung). Im Bereich der Sparkasse beträgt die verbleibende Gehwegbreite bis zur Gebäudewand ca. 1,40 m. 9

Die Radwege auf beiden Seiten der Prosperstraße werden von zahlreichen Grundstückszufahrten überquert und sind im hier streitgegenständlichen Bereich durch mehrere Straßeneinmündungen unterbrochen. 10

- Der Kläger wandte sich am 8. Mai 2008 an den Beklagten nachdem zusätzlich zu der bereits seit langem vorhandenen Beschilderung und farblichen Pflasterung ein Trennstrich zur Abmarkierung des Radwegs im Bereich zwischen der Friederich- Ebert - Straße und dem Ostring auf dem Gehweg aufgebracht worden war. Er bat den Beklagten um eine Begründung für die Maßnahme und führte aus, dass er bisher mit seinem Rad die Fahrbahn benutzt habe, da die seit Jahren vorhandenen Zeichen ohne die Markierung offensichtlich nichtig gewesen seien. Dabei sei es nie zu Gefährdungen und Problemen gekommen. Seiner - im Einzelnen begründeten - Auffassung nach, könne die nunmehr erstmalig wirksam angeordnete Benutzungspflicht für den Radweg nicht aufrecht erhalten bleiben. 11
- Einer internen Stellungnahme des Polizeipräsidiums S. gegenüber dem Beklagten vom 22. September 2008 zufolge kam es im hier streitgegenständlichen Bereich vom 1. Januar 2006 bis zum 22. September 2008, ohne Berücksichtigung der Unfälle an den Knoten Friederich - Ebert - Straße und Ostring, zu 175 Unfällen. Davon seien bei sechs Unfällen Radfahrer beteiligt gewesen und es sei zu Personenschäden gekommen, davon ein Schwerverletzter. Bei fünf Unfällen hätten die Radfahrer den falschen Radweg benutzt. Die Radwege würden angenommen (sogar in falscher Richtung), Fahrbahnbenutzungen seien nicht festgestellt worden. 12
- Am 21. November 2008 gab das Planungsamt des Beklagten eine interne Stellungnahme zur Verkehrsbelastung der Prosperstraße ab. Diese liege durchgängig über 10.000 Kfz/24h. Zwischen der Paß- und Glückaufstraße wurden bis zu 13.800 Fahrzeuge/24 h gezählt. An den Bushaltestellen hielten sich nur wenige, in Spitzenzeiten bis zu 17, Buseinsteiger auf. 13
- Mit Bescheid vom 5. Dezember 2008 lehnte der Beklagte den Antrag auf Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht zwischen der Friederich Ebert Straße und dem Ostring ab. 14
- Zur Begründung führte er aus, dass vor dem Hintergrund , dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nicht oder zumindest nicht vornehmlich im Interesse des Einzelnen ergingen, bereits die Antragsbefugnis des Klägers zweifelhaft sei. Es dränge sich darüber hinaus der Eindruck auf, dass der Kläger als Mitglied des ADFC und Radfahrlobbyist sich mittlerweile rechtsmissbräuchlich nur deshalb zum Ort derartiger, von ihm nicht gewünschter Verkehrsregelungen begeben, um hieraus Anfechtungsmöglichkeiten abzuleiten. So sei in jüngster Zeit eine Vielzahl benutzungspflichtiger Radwege im Stadtgebiet von ihm angefochten worden. 15
- Unabhängig davon sei der Antrag auch unbegründet. Die Radwegebenutzungspflicht entlang der Prosperstraße sei im streitgegenständlichen Abschnitt vom gemeindlichen Ermessen gedeckt und rechtlich nicht zu beanstanden. 16
- Bei der Prosperstraße handele es sich um eine verkehrswichtige Hauptstraße (Ortsdurchfahrt der Landesstraße 641) mit hoher Verkehrsbelastung (11 - 14.000 Kfz / 24 h) und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, die nach Begutachtung der Polizei in diesem Abschnitt schmal sei. Die Unfallzahlen 17

belegten hier ein relativ hohes Unfallrisiko.

Auch die Prüfung des Ausbauszustandes des Radweges unter Berücksichtigung der vom Kläger im Einzelnen angesprochenen Mängel rechtfertige keine andere Beurteilung. Dies wurde im Einzelnen ausgeführt, insoweit wird auf den Bescheid Bezug genommen. Insbesondere die Situation an den Bushaltestellen wurde noch einmal mit ausführlicher Begründung in den Blick genommen. Dort solle für eine Testphase die Markierung entfernt und die Beschilderung so geändert werden, dass ein gemeinsamer Rad / Gehweg angeordnet werde. 18

Die vom Kläger angeführten angeblich mangelhaften Sichtbeziehungen an Einmündungen, besonders jedoch an Grundstücksausfahrten, führten ebenfalls zu keiner anderen Beurteilung der Gesamtsituation. Die von dem Kläger beschriebenen möglichen Konfliktsituationen seien vielmehr bei jeder Radverkehrsanlage mit Grundstückszufahrten, Alleecharakter und einmündenden Straßen zu verzeichnen. 19

Der mit einer Rechtsbehelfsbelehrung versehene Bescheid wurde dem Kläger ausweislich der Postzustellungsurkunde am 8. Dezember 2008 zugestellt. 20

Der Kläger hat am 29. Dezember 2008 Klage erhoben. 21

Zur Begründung führt er aus, die Beschilderung sei zwar seit Jahren vorhanden, jedoch nichtig gewesen, da keine getrennte Radwegefläche ausgewiesen worden sei. Erst seit Mai 2008 sei auf dem Bürgersteig zwischen Friederich -Ebert - Straße und Ostring eine durchgezogene weiße Linie angebracht worden. 22

Er befahre die Prosperstraße regelmäßig mit dem Rad, weil er in der Nähe wohne und sein bevorzugter Supermarkt auf der Prosperstraße liege. Er fahre viel mit dem Rad und handele nicht im Auftrag einer der ADFC - Vereinigungen, sondern die Zahl seiner weitgehend erfolgreichen Widersprüche belege lediglich wie viele strittige Verkehrsanordnungen auf dem Gebiet der Stadt Bottrop bestünden. Die Klage stelle sich daher nicht als rechtsmissbräuchlich dar. 23

Seit Anfang Oktober 2008 fahre er einmal wöchentlich über die Prosperstraße nach Essen - Karnap und sei dabei erstmals mit der dortigen Verkehrsregelung konfrontiert worden, so dass die Klage auch hinsichtlich des östlich der Knappenstraße gelegenen Abschnitts der Prosperstraße zulässig sei. 24

Es fehle an einer Gefahrenlage für Radfahrer auf der Fahrbahn, so dass die Voraussetzungen der § 45 Abs. 9 StVO und 39 Abs. 1 StVO (a.F.) nicht vorlägen. Insbesondere eine erhöhte Unfallrate sei durch den Beklagten nicht belegt. 25

Auch die Verkehrsbelastung könne kein hinreichender Grund sein, da auf dem sicherlich höher belasteten Stück zwischen der Friederich - Ebert - und der Osterfelder Straße keine Radwegebenutzungspflicht angeordnet sei. Gleiches gelte für den Bereich der beiden Eisenbahnbrücken östlich des streitgegenständlichen Abschnitts, in deren Bereich der Radweg unterbrochen 26

sei, so dass ohne gesicherte Überleitung die Fahrbahn mitgenutzt werden müsse. Auf der Fahrbahn in Richtung Osten sei die Geschwindigkeit ab der Einmündung "Am Kämpchen" auf 70 km/h begrenzt, ohne dass hier ein benutzungspflichtiger Radweg eingerichtet sei. Dass in den vorbenannten Bereichen kein Radweg angelegt worden sei, stelle ein Indiz dafür dar, dass die Radwegebenutzungspflicht auf dem hier streitgegenständlichen Stück nicht wegen der Gefahrenlage, sondern nur deshalb angeordnet wurde, weil dort ein Radweg vorhanden gewesen sei.

Die baulichen Voraussetzungen für einen benutzungspflichtigen Radweg seien nicht erfüllt, da der Radweg gepflastert sei, während die Prosperstraße einen Belag aus maschinell eingearbeitetem Asphalt habe. Zwischen den Einmündungen Auf der Bette und Mönchenort bestehe eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, so dass die Radwegbenutzung mangels einer Gefahrensituation hier nicht aufrechterhalten werden könne. Zwischen dem Ostring und der Friederich - Ebert - Straße verlaufe der Radweg neben Längs- Parkboxen, ohne dass durch die Radfahrer der notwendige Abstand von einem Meter zu den Fahrzeugen eingehalten werden könne. Im Bereich der Bushaltestellen führe der Radweg geradezu durch den Wartebereich hindurch, was erhebliche größere Gefahren verursache als ein Überholen des haltenden Busses auf der Fahrbahn. 27

Der zwischen dem Haltestellenhaus und dem Fahrbahnrand verbleibende Raum dürfte, unabhängig von den mit einer gemeinsamen Benutzung verbundenen allgemeinen Gefahren, zu schmal für die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges sein. 28

Der Beklagte müsse den möglichen Gefahren nicht durch Anlage von Radwegen, sondern durch die Verlangsamung des Autoverkehrs begegnen, so dass Radfahrer auf der Fahrbahn fahren können. 29

In der weiteren Begründung seiner Klage stellt er einen umfangreichen Katalog mit Forderungen auf, welche Maßnahmen der Beklagte durchsetzen bzw. veranlassen müsse, damit die Radwegebenutzungspflicht vom Kläger akzeptiert werde. 30

Der Kläger legt des weiteren ausführlich dar, dass die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit im Bereich zwischen Friederich - Ebert - Straße und Ostring deutlich unter 50 km/h liege. Auszugehen sei nicht von einer allein durch Zahlen indizierten abstrakten Gefahrenlage, sondern von den örtlichen Gegebenheiten. Das Obergericht Hamburg habe in einem ähnlich gelagerten Fall bereits entschieden, dass eine Radwegebenutzungspflicht bei solchen Verhältnissen nicht erforderlich sei. Die von dem Beklagten festgestellte LKW - Dichte von 4 bis 6% rechtfertige bei der Verkehrsdichte von 14.000 Fahrzeugen/Tag eine Bewertung nicht als hoch, sondern nach den Verkehrsplanungsvorschriften als gering bis mittel. 31

Nach Inkrafttreten der StVO Novelle am 1. September 2009 und der damit verbundenen Änderungen der Verwaltungsvorschriften, verbleibe dem Beklagten hinsichtlich der notwendigen Rad- und Gehwegbreiten nunmehr kein Ermessen. 32

Der Kläger beantragt,	33
den Beklagten unter Aufhebung des Bescheides vom 5. Dezember 2008 zu verpflichten, die Radwegebenutzungspflicht auf den Radwegen an der Prosperstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Knappenstraße aufzuheben.	34
Der Beklagte beantragt,	35
die Klage abzuweisen.	36
Die Klage sei unzulässig, soweit sie sich in ihrer Begründung auf den Bereich östlich des Ostrings beziehe, da diesbezüglich zuvor kein Verwaltungsverfahren stattgefunden habe.	37
Im Übrigen sei die Klage unbegründet. Der Beklagte vertieft die Begründung des Ablehnungsbescheides und nimmt Bezug auf die im Verwaltungsvorgang befindlichen Stellungnahmen des Straßenverkehrs- und Stadtplanungsamtes sowie die Stellungnahmen der Polizei.	38
Aus diesen in Bezug genommenen Stellungnahmen ergibt sich folgendes:	39
Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h erfolge nur im Bereich einer Grundschule. Hierbei handele es sich aber nicht um eine Tempo 30 Zone.	40
Die Verkehrsdichte auf der Prosperstraße mache eine Benutzungspflicht des Radweges notwendig, da keine "besonders günstigen Voraussetzungen" gegeben seien.	41
Die Prosperstraße sei im streitigen Bereich Teil des Landesradwegenetzes, deshalb bestehe die Notwendigkeit, die innenstadtnahe Straße für Radverkehr sicher und attraktiv zu halten.	42
Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Straße sei nicht möglich, da die Prosperstraße eine Landesstraße sei. Ohne eine Neuaufteilung bestünden keine Möglichkeiten, eine Radverkehrsführung auf Fahrbahnniveau zu erreichen. Für den Bereich zwischen der L 631 und der Osterfelder Straße sei die Schließung der Radwegenetzlücke vorgesehen.	43
Die Abstände zu den Parkstreifen seien ausreichend. Die Gehwege seien ausreichend breit. Das verwendete Betonsteinpflaster sei für solche Anlagen üblich.	44
Als Problempunkte, die bei erneuter Besichtigung aufgefallen seien, erwähnt der Beklagte die potentielle Gefährdung durch Sichtbehinderungen an Einmündungen und Grundstückszufahrten, an verschiedenen Stellen durch Werbetafeln oder Geschäftsauslagen blockierte Gehwege, die ein Ausweichen der Fußgänger auf den Radweg zur Folge hätten und Glascontainer im Bereich der Haltestelle Brinkstraße. Daneben stellten sich der leicht wellige Verlauf der Wege durch zahlreiche Grundstückszufahrten sowie Unebenheiten durch Baumwurzeln als problematisch dar.	45

Als Fazit lasse sich aber festhalten, dass die Verkehrsbelastung die Radwegebenutzung generell notwendig mache. Die vorgeschriebenen Radwegbreiten seien eingehalten. Bezüglich der Radwegeinmündungen an den Kreuzungsbereichen bestünden allerdings Zweifel hinsichtlich der Einhaltung sämtlicher Voraussetzungen. Die Gegebenheiten seien nicht optimal und Maßnahmen zur "Erhöhung der Rechtssicherheit" notwendig.	46
Der Berichterstatter hat einen Ortstermin durchgeführt, dessen Eindruck er der Kammer vermittelt hat. Wegen der Einzelheiten wird auf das über den Termin gefertigte Protokoll Bezug genommen.	47
Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird Bezug genommen auf die Gerichtsakten einschließlich der beigezogenen Verwaltungsvorgänge des Beklagten (Beiakte Heft 1)	48
Entscheidungsgründe:	49
Die Klage ist als Verpflichtungsklage zulässig.	50
Der Kläger begehrt - wie sich aus seinem Vorbringen zweifelsfrei ergibt - die Aufhebung der angeordneten Radwegebenutzungspflicht entlang der Prosperstraße. Eine Auslegung des schriftsätzlich angekündigten Klageantrags, die Radwegebenutzungspflicht auf dem Radweg an der Prosperstraße aufzuheben, als Anfechtungsantrag ist vorliegend nicht sachdienlich, um dieses Klageziel zu erreichen.	51
Bei der Anordnung der Radwegebenutzungspflicht gegenüber dem Bürger durch die Verkehrszeichen 241 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO (zuvor gleichlautend § 41 Abs. 2 Nr. 5 StVO) handelt es sich um einen Verwaltungsakt mit Dauerwirkung in der Form einer Allgemeinverfügung im Sinne des § 35 Satz 2 VwVfG NRW.	52
Vgl. Stelkens / Bonk / Sachs, Verwaltungsverfahrensgesetz, § 35 Rdnr. 241ff ; Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 35 Rn. 112, jeweils m.w.N.	53
Diese Allgemeinverfügung wird mit dem Aufstellen des Verkehrszeichens bekanntgegeben. Die Bekanntgabe ist dann erfolgt, wenn für den Betroffenen die Möglichkeit zur Wahrnehmung des Verkehrszeichens bestand, ohne dass es darauf ankommt, ob er es tatsächlich wahrgenommen hat. § 45 Abs. 4 StVO verdrängt insoweit als bundesrechtliche Spezialvorschrift die allgemeinen verwaltungsverfahrenrechtlichen Bestimmungen über die öffentliche Bekanntgabe von Allgemeinverfügungen. Daraus folgt, dass die Rechtsbehelfsfrist mit dem Aufstellen des Verkehrszeichens beginnt.	54
Vgl. Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein - Westfalen (OVG NRW), Urteil vom 12. Januar 1996 - 25 A 2475/93 -, NJW 1996, 3024; Zum Streitstand hinsichtlich der Frage der Bekanntgabe und dem Beginn des Laufs einer Rechtsbehelfsfrist vgl. Bundesverfassungsgericht (BVerfG), Kammerbeschluss vom 10. September 2009 - 1 BvR 814/09 - m.w.N., Juris,	55

- Darin liegt auch mit Blick auf die Garantie der Gewährung effektiven Rechtsschutzes keine unangemessene Benachteiligung des Klägers. Da es sich bei der Verkehrsregelung durch ein Verkehrszeichen um einen Dauerverwaltungsakt handelt, obliegt es der Behörde, die fortdauernde Rechtmäßigkeit der Regelung zu kontrollieren. Dem trägt auch die seit dem 1. September 2009 geltende Fassung der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV - StVO), 56
- Verwaltungsvorschrift vom 26. Januar 2001 (BAnz. S. 1419, 5206), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verwaltungsvorschrift vom 17. Juli 2009 (BAnz. Nr. 110a vom 29. Juli 2009), zitiert nach www.lexisnexis.co./de/recht, Stand 30. November 2009, 57
- Rechnung, indem sie in ihrem 1. Abschnitt zu § 2 Abs. 4 Seite 2 StVO unter der Ziffer IV bestimmt, dass die Straßenverkehrsbehörde, die Straßenbaubehörde und die Polizei gehalten, sind bei jeder sich bietenden Gelegenheit die Radverkehrsanlagen auf ihre Zweckmäßigkeit hin zu überprüfen und den Zustand der Sonderwege zu überwachen. 58
- Dem Bürger ist darüber hinaus auch nach Eintritt der Bestandskraft die Möglichkeit eröffnet, bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Überprüfung der durch das Verkehrszeichen getroffenen Regelung zu stellen und dieses Begehren gegebenenfalls in der Form der Verpflichtungsklage gerichtlich weiterzuverfolgen. 59
- Da dem Verkehrszeichen keine Rechtsbehelfsbelehrung beigelegt ist, gilt für die Einlegung eines Rechtsbehelfs die Jahresfrist des § 58 Abs. 2 VwGO. Diese Frist begann vorliegend mit dem Aufstellen der Verkehrszeichen und nicht erst mit dem Aufbringen der (zusätzlichen) Fahrbahnmarkierung auf dem Gehweg. Anhaltspunkte dafür, dass die unstreitig seit Jahren vorhandene Anordnung der Zeichen 241 ohne das Aufbringen der Markierungen nichtig sein könnten, ergeben sich nicht. Insbesondere war der Radweg auch vor dem Anbringen der jetzigen Markierungen, wenn auch schmaler als heute, farblich deutlich vom Gehweg abgegrenzt, so dass er für alle Verkehrsteilnehmer zu erkennen war. 60
- Letztendlich kann diese Frage hier offen gelassen werden, denn auch beim Vorgehen gegen nichtige Verwaltungsakte ist die Rechtsbehelfsfrist einzuhalten. 61
- Die Möglichkeit einer nicht an Fristen gebundenen Nichtigkeitsfeststellungsklage nach § 43 VwGO schließt die Erhebung einer Anfechtungsklage gegen den vermeintlich nichtigen Verwaltungsakt nicht aus, da die Nichtigkeit eines Verwaltungsakts nur ein qualifizierter Fall der Rechtswidrigkeit ist. Allerdings ist Voraussetzung für die Erhebung der Anfechtungsklage gegen einen (nach Auffassung des Adressaten des Bescheids) nichtigen Verwaltungsakt ebenso wie beim "nur" rechtswidrigen Verwaltungsakt unter anderem die Einhaltung der Klagefrist nach § 74 Abs. 1 VwGO. 62
- Vgl. BVerwG, Urteil vom 30. Januar 1990 - 1 A 36/86 -, BVerwGE 84, 306; Pietzcker in: Schoch u.a. VwGO, § 43 Rdnr. 27; Redeker/von Oertzen, VwGO, § 63

42 Rdnr. 12, OVG Rheinland Pfalz, Beschluss vom 12. Mai 1998 - 12 A 12501/97 -, NVwZ 1999, 198

Da die hier streitgegenständliche Benutzungspflicht bereits vor Jahren angeordnet wurde, ist die mit den streitgegenständlichen Verkehrszeichen bekannt gemachte Verkehrsregelung bestandskräftig geworden. Eine unmittelbare Anfechtung der Radwegebenutzungspflicht ist daher nicht mehr möglich. 64

Eine Anfechtungsklage gegen den die Aufhebung der Benutzungspflicht ablehnenden Bescheid des Beklagten vom 5. Dezember 2008 ist nicht dazu geeignet, dem Begehren des Klägers zum Erfolg zu verhelfen, denn eine Kassation dieses Bescheides würde die bestandskräftig angeordnete Nutzungspflicht nicht beseitigen und den bestehenden Zustand nicht verändern. 65

Das Begehren des Klägers kann sich zulässigerweise nur noch darauf richten, den Beklagten zu einer (erneuten) Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht mit dem Ziel, diese aufzuheben, zu verpflichten. Dementsprechend hat der Kläger seinen Klageantrag in der mündlichen Verhandlung dahingehend präzisiert. 66

Der Kläger ist grundsätzlich klagebefugt. 67

Er kann als Adressat der durch die Beschilderung bekanntgemachten Allgemeinverfügung zumindest eine mögliche Verletzung seiner Rechte aus Art. 2 Abs. 1 GG geltend machen, welche neben einer Klagebefugnis für eine - wie bereits dargelegt hier nicht einschlägige - Anfechtungsklage auch den oben dargelegten möglichen Anspruch auf eine erneute Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht umfasst. 68

Hierbei ist jedoch zu beachten, dass ein Verkehrsteilnehmer als mögliche Verletzung seiner Rechte zwar geltend machen kann, die rechtssatzmäßigen Voraussetzungen für die durch entsprechende Verkehrszeichen verlaubliche straßenverkehrsrechtliche Anordnung seien nicht (mehr) gegeben. Darüber hinaus kann er beanspruchen, dass seine Interessen bei der behördlichen Ermessensausübung ohne Rechtsfehler abgewogen werden mit den Interessen der Allgemeinheit und anderer Betroffener, die für die Einführung bzw. hier die Beibehaltung einer Verkehrsbeschränkung sprechen. Abwägungserheblich sind dabei aber nur qualifizierte Interessen des Klägers, die über das Interesse jedes Verkehrsteilnehmers, in seiner Freiheit möglichst wenig beschränkt zu werden, hinausgehen. 69

Vgl. BVerwG, Urteil vom 27. Januar 1993 - 11 C 35.92 -, BVerwGE 92, 33 (35, 40); OVG NRW, Beschluss vom 12. Februar 1997 - 25 B 2562/96 -, NJW 1998, 329, Urteil vom 24. August 1999 - 8 A 403/99 - a.a.O.; OVG Berlin, Beschluss vom 29. April 2002 - 1 S 3.02 -, Juris. 70

Ein darüber hinausgehendes Erfordernis nachhaltiger bzw. regelmäßiger Betroffenheit lässt sich § 42 Abs. 2 VwGO allerdings weder im Allgemeinen noch im Speziellen (z.B. Beschränkung auf die Anfechtung von 71

Verkehrszeichen) entnehmen. Vielmehr reicht es zur Bejahung der Klagebefugnis auch und gerade im vorliegenden Zusammenhang aus, dass ein Verkehrsteilnehmer Adressat eines belastenden (beschwerenden) Verwaltungsakts in Form eines verkehrsbehördlich angeordneten Ge- oder Verbots geworden ist.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 21. August 2003 - 3 C 15/03 -, DÖV 2004, 166 72

Allein der Umstand, dass der Kläger sich mehrfach wegen der Benutzungspflicht verschiedener Radwege an den Beklagten gewandt hat, lässt noch nicht den Rückschluss auf eine missbräuchliche Antragstellung zu. Zwar kann die Anfechtung, bzw. ein Antrag auf die Überprüfung der Anordnung von Verkehrszeichen zweifellos unzulässig sein, wenn der Verkehrsteilnehmer sich allein zu dem Zweck, diese anzufechten, in den Bereich der Verkehrsregelung begibt. Denn in diesem Fall würde das der Verwaltungsgerichtsordnung zugrunde liegende Prinzip der Notwendigkeit einer Verletzung in eigenen Rechten missbraucht, um eine im bundesdeutschen Verwaltungs(prozess)recht bewusst nicht vorgesehene Popularklage zu ermöglichen. 73

Der Kläger hat glaubhaft - auch in dem Verfahren 14 K 5458/08 vorgetragen, viele Wege im Alltag mit dem Rad zurückzulegen. Er wohnt in unmittelbarer Nähe der Prosperstraße, so dass sein Vortrag, diese Straße regelmäßig zu nutzen, z.B. um zum Supermarkt zu gelangen, keinen ernstlichen Zweifeln ausgesetzt ist. Diese regelmäßige Nutzung der hier in Rede stehenden Straße dürfte ausreichen, um eine mit dem Anspruch auf Überprüfung verbundene qualifizierte Betroffenheit durch die streitgegenständliche Verkehrsregelung und damit eine Klagebefugnis zu begründen. 74

Die bedarf jedoch keiner weiteren Vertiefung, denn die Klage ist unbegründet. 75

Ebenfalls kann offen gelassen werden, ob der in dem Schreiben des Klägers vom 8. Mai 2008 enthaltene Antrag auf Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht unzulässig ist, weil er erst erhebliche Zeit nach dem erstmaligen Betroffensein durch die Verkehrsregelung gestellt wurde. In Anlehnung an die in der Rechtsprechung zum Rechtsschutz- bzw. Feststellungsinteresse entwickelten Grundsätze bei nicht fristgebundenen Klagen dürfte davon auszugehen sein, dass ein solcher Antrag - abhängig von den Umständen des Einzelfalls - nach etwa einem Jahr seit der erstmaligen Kenntnis von der Regelung oder von einer maßgeblichen Änderung der Sach- oder Rechtslage, unzulässig werden dürfte. 76

Als Zeitpunkt der erstmaligen Betroffenheit des Klägers durch die Regelung kann nicht auf das Aufbringen der zusätzlichen Fahrbahnmarkierungen abgestellt werden. Dem Kläger war - dies ergibt sich aus seinem eigenen Vortrag - die durch die Verkehrszeichen bekanntgemachte Anordnung der Radwegebenutzungspflicht bereits seit langem bekannt. Der Radweg war auch vor Anbringen der zusätzlichen Markierungen als solcher zu erkennen, so dass die zusätzliche Markierung keine maßgebliche Änderung der Sach- und Rechtslage herbeigeführt haben dürfte. Darauf, ob die Anordnung des Zeichens 241 in diesem Bereich rechtswidrig gewesen sein könnte, kommt es wegen der eingetretenen Bestandskraft nicht an. Die seitens des Klägers vorgenommene 77

rechtliche Bewertung dieser Anordnung als nichtig, hat weder - wie oben dargelegt - Einfluss auf den Eintritt der Bestandskraft, noch auf die hier zu erörternde Frage, ob ein Antrag auf erneute Überprüfung unzulässig geworden ist.

Ungeachtet dieser rechtlichen Fragestellungen hat der Beklagte den Antrag des Klägers in der Sache beschieden und damit dem Kläger ermöglicht, innerhalb der Rechtsbehelfsfrist eine gerichtliche Überprüfung seines Begehrens erreichen zu können. 78

Für den in der Klagebegründung erstmals angesprochenen Bereich der Prosperstraße zwischen der Knappenstraße und der B224 fehlt es sowohl an einem Antrag des Klägers beim Beklagten, als auch an einer entsprechenden Bescheidung, so dass die Klage diesbezüglich unzulässig wäre. 79

Ob die auf diesen in der mündlichen Verhandlung erörterten Erwägungen beruhende Präzisierung und Eingrenzung des schriftsätzlich angekündigten Klageantrags auf den Bereich zwischen Friedereich - Ebert - Straße und Knappenstraße materiell als eine teilweise Klagerücknahme anzusehen wäre, muss vorliegend nicht geklärt werden, da die Klage insgesamt keinen Erfolg hat, so dass sich keine Änderungen der Kostenfolge ergeben. Die in der Antragspräzisierung liegende Begrenzung des Klagegegenstandes hat auch keine Auswirkungen auf die Höhe des Streitwerts. 80

Die Klage ist unbegründet, denn der Kläger hat weder einen Anspruch auf die begehrte Verpflichtung des Beklagten, die angeordnete Benutzungspflicht der Radwege beiderseits der Prosperstraße aufzuheben und die entsprechenden Verkehrszeichen zu entfernen, noch auf eine ermessensfehlerfreie Neubescheidung. 81

Die Entscheidung des Beklagten, den konkludent gestellten Antrag auf Überprüfung des Fortbestehens der Verkehrsregelung abzulehnen, ist ermessensfehlerfrei zustande gekommen und auch im Übrigen rechtmäßig, denn die angeordnete Radwegebenutzungspflicht stellt sich im entscheidungserheblichen Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung als rechtmäßig dar. 82

Nach § 2 Abs. 4 StVO in der seit dem 1. September 2009 gültigen Fassung besteht eine Benutzungspflicht der Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung nur, wenn die Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet sind. 83

Anspruchsgrundlage sowohl für die von dem Kläger angestrebte Überprüfung und Aufhebung, als auch für die Anordnung der Benutzungspflicht ist § 45 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 4 StVO, der den Bestimmungen über Rücknahme und Widerruf von Verwaltungsakten in §§ 48ff VwVfG NRW als lex specialis vorgeht. 84

Danach können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und diese Regelung durch Verkehrszeichen treffen. Diese allgemeine Befugnis wird durch § 45 Abs. 9 StVO dahingehend eingeschränkt, dass Verkehrszeichen nur dort anzuordnen 85

sind, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen danach nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen des § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Zur Anwendung des § 45 Abs. 9 StVO auch auf die Radwegebenutzungspflicht nach § 2 Abs. 4 StVO vgl. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Bay VGH), Urteil vom 11. August 2009 - 11 B 08.186 - m.w.N., Juris 86

Der Kläger kann sich auch auf die aus § 45 Abs. 9 StVO folgende Beschränkungspflicht berufen. Zwar richtet sich die Vorschrift nach Ihrer Entstehungsgeschichte und ihrem Wortlaut primär an die Verwaltung und soll im öffentlichen Interesse die Zahl der Verkehrsschilder auf das notwendige Minimum beschränken. Dies bedeutet jedoch nicht, dass der betroffene Verkehrsteilnehmer durch eine Missachtung dieser Bestimmung nicht in seinen Rechten verletzt werden kann. Denn der Einzelne besitzt einen Anspruch darauf, dass seine grundrechtlich in Art. 2 Abs. 2 GG verbürgte allgemeine Handlungsfreiheit nur nach Maßgabe der Gesetze eingeschränkt wird. Ein Verkehrsteilnehmer kann deshalb als Verletzung seiner Rechte geltend machen, die rechtssatzmäßigen Voraussetzungen für eine auch ihn treffende Verkehrsbeschränkung nach § 45 Abs. 1 StVO seien nicht gegeben. 87

Vgl. Bay VGH, Urteil vom 11. August 2009 - 11 B 08.186 - m.w.N., Juris 88

Eine die Anordnung rechtfertigende Gefahr für die Sicherheit ist dann anzunehmen, wenn mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle zu erwarten sind. Die Anordnung kann unter dem Gesichtspunkt der Ordnung des Verkehrs auch dazu dienen, die Verkehrsflüssigkeit und -leichtigkeit innerhalb innerstädtischer Ballungsgebiete zu erhalten . 89

Vgl. König in: Hentschel / König / Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 45 StVO Rdnr. 28, m.w.N. 90

Das der Straßenverkehrsbehörde durch diese Regelung auf der Rechtsfolgenseite eingeräumte Ermessen wird durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung des Bundesministeriums für Verkehr gelenkt. Maßgeblich ist vorliegend, da es sich bei der streitgegenständlichen Verkehrsregelung zum einen um einen Dauerverwaltungsakt handelt und zum anderen die Verpflichtung der Behörde zur Änderung der bestehenden Verkehrsregelung begehrt wird, die zum Inkrafttreten der 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 5. August 2009 (BGBl 2009, 2631) geänderte, seit dem 1. September 2009 geltende Fassung der Verwaltungsvorschrift. 91

In deren Abschnitt 1 heißt es zu § 2 Abs. 4 Satz 1 unter I 2.: 92

"Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen. Sie dürfen danach des Weiteren nur dort angeordnet werden, wo es die 93

Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerorts kann dies insbesondere für Vorfahrtsstraßen mit starkem Kraftverkehr gelten."

- In Ziffer II. "Radwegebenutzungspflicht" heißt es: 94
- Ist aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht mit den Zeichen 237, 240 oder 241 erforderlich, so ist sie, wenn nachfolgende Voraussetzungen erfüllt sind, vorzunehmen. 95
- Sodann stellt die Verwaltungsvorschriften nähere Voraussetzungen für die Kennzeichnung auf, insbesondere zur lichten Breite des Radwegs sowie zur Stetigkeit der Verkehrsführung. Ein - wie hier - baulich angelegter und mit dem Zeichen 237 gekennzeichnet Radweg soll gemäß Nr. II. 2. a) aa) der Verwaltungsvorschrift möglichst in seiner lichten Breite (befestigter Verkehrsraum mit Sicherheitsraum) in der Regel durchgehend 2,00 m, mindestens jedoch 1,50 m breit sein. Für mit dem Zeichen 241 angeordnete Wege soll die Breite nach Nr. II. 2. a) cc) bei getrenntem Fuß- und Radweg ebenfalls mindestens 1,50 m betragen. Nach der Verwaltungsvorschrift kann an kurzen Abschnitten von den Mindestmaßen ausnahmsweise und nach sorgfältiger Überprüfung unter Wahrung der Verkehrssicherheit abgewichen werden, wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist. 96
- Gemessen an diesen rechtlichen Voraussetzungen stellt sich die Entscheidung des Beklagten, die bestandskräftig angeordnete Radwegebenutzungspflicht beizubehalten, nicht als ermessensfehlerhaft dar. 97
- Die tatbestandlichen Voraussetzungen zur Anordnung, bzw. Beibehaltung der Radwegebenutzungspflicht sind erfüllt. 98
- Die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht ist vorliegend aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich. Der Beklagte hat die Verkehrssituation auf der Prosperstraße zutreffend als gefährlich eingeschätzt. Die Verkehrssituation ist hier vor allen Dingen durch die Anzahl der Fahrzeuge gekennzeichnet. 99
- Aufgrund der Fahrbahnbreite von maximal 3,45 m je Fahrtrichtung ist das Überholen eines auf der Fahrbahn fahrenden Radfahrers auch für einen Pkw nicht möglich, ohne die Gegenfahrbahn in Anspruch zu nehmen. 100
- Vgl. dazu die Berechnung des Bay. VGH in dem Urteil vom 11. August 2009 - 11 B 08.186 -, Juris 101
- Andererseits verleitet die Fahrbahnbreite Fahrer eines Pkw dazu, einen am Fahrbahnrand fahrenden Radfahrer trotz des Gegenverkehrs auf der eigenen Richtungsfahrbahn zu überholen. Dies kann zu gefährlichen Situationen, regelmäßig jedenfalls für die Radfahrer, aber im Fall plötzlicher Ausweichmanöver während des Überholvorgangs auch für entgegenkommende Fahrzeuge führen. Obwohl wissenschaftliche Erkenntnisse zur Fahrbahnführung des Radverkehrs offenbar eher gering sind, zeigt sich doch in der Literatur, 102

- vgl. z.B. Haase, Neue Radverkehrs - Planungsgrundlagen ab Herbst 2009, <http://www.umkehr.de/Fahrrad/Neue-ERASTVO-2009.html>, Stand 30. November 2009 103
- und der dem Gericht aus eigener Anschauung bekannten täglichen Praxis, dass gerade Fahrbahnen der hier in Rede stehenden Breite immer wieder zu den oben beschriebenen Überholversuchen und damit verbundenen gefährlichen Situationen führen. Diese ohnehin gefährliche Situation wird an der Prosperstraße durch die längs zur Fahrbahn gelegenen Parkstreifen verschärft, da hier durch das plötzliche Öffnen von Autotüren, aber auch durch Personen, welche zu ihren Fahrzeugen gelangen wollen und sich deshalb am Fahrbahnrand bewegen, die vorhandene Fahrbahnbreite am rechten Rand nicht vollständig ausgenutzt werden kann. 104
- Der Einschätzung des Beklagten steht nicht entgegen, dass es nach den Feststellungen der Polizei auf dem hier streitgegenständlichen Straßenstück in einem Zeitraum von mehr als zweieinhalb Jahren bei 175 Unfällen "nur" zu 6 Unfällen mit Radfahrern gekommen ist, von denen fünf zumindest auch auf eine ordnungswidrige Nutzung der Radwege zurückzuführen waren. Dies mag daran liegen, dass die vorhandenen Radwege nach den Feststellungen der Polizei genutzt werden, oder auch daran, dass Radfahrer die Prosperstraße nach Möglichkeit meiden und auf die umliegenden Nebenstraßen ausweichen. 105
- Den Ursachen dieser Unfallfreiheit muss das Gericht vorliegend nicht weiter nachgehen, denn der Beklagte hat bei der Überprüfung der Notwendigkeit des Fortbestandes der Radwegbenutzungspflicht eine Gefahrenprognose anzustellen, in welche die aufgrund der örtlichen Gegebenheiten abzusehenden Gefahren sowie die Verkehrsbehinderungen nicht nur für die Radfahrer, sondern auch für andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere Kraftfahrer und Fußgänger einzustellen sind. Darauf, dass bislang verhältnismäßig wenige Unfälle mit Radfahrern aufgetreten sind, kommt es deshalb nicht entscheidend an. 106
- Aufgrund des Verhältnisses der Bestimmungen in §§ 2 Abs. 4; 45 Abs. 1 und 4 sowie 9 StVO muss der Beklagte bei seiner Entscheidung abwägen, ob die Gefahren für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den übrigen Absätzen des § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Der Beklagte hat auch zwischen den Gefahren abzuwägen, die für Radfahrer und Fußgänger durch die Benutzung eines bestehenden und möglicherweise den technischen Empfehlungen nicht entsprechenden Radweges entstehen und den Gefahren, die sowohl dem Radfahrer als auch dem Kraftfahrzeugverkehr bei einer gemeinsamen Nutzung der Fahrbahn drohen. Dabei ist es nicht ermessensfehlerhaft, die Radwegbenutzungspflicht erst dann aufzuheben, wenn die im Einzelfall bestehenden Gefahren bei der Radwegenutzung die Gefahren bei der Nutzung der Fahrbahn übersteigen. Daraus folgt auch, dass mit einer zunehmenden Gefahr für Radfahrer auf der Fahrbahn auch das Maß der drohenden Gefahren auf dem Radweg, etwa weil er schmal oder unübersichtlich ist, steigen kann, ohne dass allein deshalb die Anordnung einer Benutzungspflicht rechtswidrig würde. 107

Diese Abwägung hat der Beklagte in hinreichendem Maße nachvollziehbar vorgenommen. Die Abwägung hat in der Begründung bereits des ablehnenden Bescheides vom 5. Dezember 2008 sowie in der Klageerwiderung ihren Niederschlag gefunden. Dafür, dass der Beklagte seiner Aufgabe, die angeordneten Radwegebenutzungspflichten auf ihre Notwendigkeiten zu überprüfen, nachgekommen ist, spricht des weiteren bereits der Umstand, dass er bis auf die hier streitige Strecke und die Radwege an der Straße Am Hauptbahnhof, die Gegenstand des Verfahrens 14 K 5458/08 sind, den weiteren Anträgen des Klägers stattgegeben und die Radwegebenutzungspflicht für mehrere Straßen in Bottrop aufgehoben hat. 108

In der auf der Prosperstraße bestehenden Situation ist es nicht als ermessensfehlerhaft anzusehen, wenn der Beklagte als zuständige Behörde den Konflikt zwischen den Individualinteressen - hier des einzelnen Radfahrers - und dem Allgemeingut der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dadurch löst, dass er den Verkehr durch die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht trennt. 109

Bei seiner Entscheidung hat der Beklagte zwar zu beachten, dass auch im Rahmen des Verkehrsordnungsrechts primär gegen den Störer vorzugehen ist. Aber im Straßenverkehrsrecht ist ebenso darauf zu achten, dass keine Situationen geschaffen werden, welche Rechtsverstöße geradezu provozieren. Der Beklagte ist deshalb nicht dazu gezwungen, verkehrsleitende oder -beschränkende Maßnahmen allein gegen einen möglichen "Verursacher" der Gefahr - etwa rechtswidrig überholende Autofahrer - zu richten. Er hat vielmehr im Rahmen seiner Ermessensausübung zu erwägen, wie eine Konfliktsituation so gelöst werden kann, dass möglichst wenig in die Grundrechtspositionen aller beteiligten Verkehrsteilnehmer eingegriffen wird. 110

Den oben dargestellten Gefahren bei der Benutzung der Fahrbahn durch Radfahrer kann aufgrund der bestehenden tatsächlichen, maßgeblich durch die vorhandene Fahrbahnbreite und Verkehrsdichte geprägten Situation vorliegend nicht anders als durch die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht begegnet werden, so dass auch die Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO für die Anordnung einer verkehrsbeschränkenden Regelung erfüllt sind, da sie aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. 111

Die von dem Kläger vorgeschlagene Herabsetzung der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist vorliegend keine geeignete Alternative zu der Trennung des Rad- und Kraftfahrverkehrs. 112

Zwar geht die Straßenverkehrsordnung davon aus, dass Radfahrer sich im Regelfall auf der Fahrbahn bewegen sollen. Daraus lässt sich aber nicht ableiten, dass Radfahrern eine Vorrangstellung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern eingeräumt werden soll, die es gebieten würde, an Stelle der Trennung des Verkehrs die von dem Kläger angeregte Geschwindigkeitsbeschränkung anzuordnen. Der Ordnungsgeber hat sich vielmehr in Kenntnis der im Zusammenhang mit der Novellierung der StVO seit Jahren in Fachkreisen und öffentlich geführten Diskussion gegen eine generelle Abschaffung der Radwegebenutzungspflicht entschieden. Er hat sie aber unter die oben dargestellten Vorbehalte gestellt, welche in der Verwaltungsvorschrift 113

zur StVO konkretisiert werden.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung würde vorliegend dem Charakter der Prosperstraße als Hauptverkehrsstraße und Ortsdurchfahrt der Landesstraße (L 641) widersprechen. Dem trägt auch die Verwaltungsvorschrift Rechnung, indem sie zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO unter Nr. 1 2. innerörtliche Hauptverkehrsstraßen mit starkem Kraftverkehr ausdrücklich als Beispielsfall hervorhebt ("insbesondere"), in dem die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht für die Verkehrssicherheit oder den Verkehrsablauf erforderlich ist. 114

Dem kann auch nicht entgegen gehalten werden, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit der Kraftfahrzeuge bei hohem Verkehrsaufkommen ohnehin herabgesetzt sei, so dass die Radfahrer im Verkehrsstrom mitschwimmen könnten. Dieser Zustand tritt nämlich nur zu den Stoßzeiten ein, in denen die Verkehrsbelastung mit Kraftfahrzeugen ein solches Maß erreicht, dass es zum Stau kommt. In der übrigen Tageszeit ist nach den von dem Beklagten ermittelten Durchschnittsbelastungen immer noch von einem hohen Verkehrsaufkommen auszugehen, welches sich dann allerdings überwiegend mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h über die Straße bewegt. Selbst ein zügig im Stadtverkehr fahrender Radfahrer wird auf dem in Rede stehenden Straßenstück eine Geschwindigkeit von 30 km/h aber nicht wesentlich überschreiten. Realistischerweise ist zu unterstellen, dass der ganz überwiegende Teil der Radfahrer sich mit einer Geschwindigkeit zwischen 15 und 25 km/h auf der Fahrbahn fortbewegen wird, so dass sie auf dem streitgegenständlichen Straßenstück nicht "im Verkehr mitschwimmen", sondern den Verkehrsfluss der übrigen Fahrzeuge erheblich stören würden. 115

Daneben steht auch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung unter dem Vorbehalt des § 45 Abs. 9 StVO. Dass eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem hier in Rede stehenden Straßenstück zwingend erforderlich wäre, ist nicht zu erkennen. Im Gegenteil spricht die Funktion der Ortsdurchfahrt einer der überörtlichen Verbindung dienenden Landesstraße dafür, dass die von § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO innerorts zugelassene Höchstgeschwindigkeit nicht herabzusetzen ist. Die Einrichtung einer Zonengeschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h oder geringere Geschwindigkeiten, die gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO von den Beschränkungen des Satzes 1 ausgenommen sind, ist auf dem hier in Rede stehenden Straßenstück nicht möglich, da die Voraussetzungen des § 45 Abs. 1c und 1d StVO nicht erfüllt sind. Dem steht nicht entgegen, dass im Bereich der Grundschule zwischen den Einmündungen Auf der Bette und Mönchenort eine Beschränkung auf 30 km/h angeordnet ist. Hierbei handelt es sich um eine örtlich begrenzte Maßnahme im Verlauf der Landesstraße, die durch die besondere, durch die Nähe der Grundschule hervorgerufene Gefahrenlage an dieser Stelle begründet ist. 116

Auch mit Blick auf die Verwaltungsvorschriften und insbesondere die dort vorgesehenen Ausschlusskriterien für die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht stellt sich die Entscheidung des Beklagten nicht als ermessensfehlerhaft dar. 117

- Bei den Verwaltungsvorschriften zu den hier einschlägigen Regelungen der StVO handelt es sich um ermessenslenkende Verwaltungsvorschriften, die eine bundesweit einheitliche Anwendung des § 45 StVO sicherstellen sollen. Sie sind zwar für die Behörde verbindlich, solange der zu entscheidende Sachverhalt sich nicht als atypisch darstellt, es handelt sich jedoch nicht um materielles Recht, welches auch das Gericht binden würde. Das Gericht kann allerdings - wie auch in den Fällen, in denen der Beklagte für seine Entscheidung nicht auf Verwaltungsvorschriften zurückgreifen kann, sondern sein Ermessen frei ausüben und begründen muss - lediglich prüfen, ob die auf diese Verwaltungsvorschrift gestützte Entscheidung des Beklagten an beachtlichen Ermessensfehlern leidet, etwa weil sich die Verwaltungsvorschrift als rechtswidrig erweist. 118
- Die von dem Beklagten herangezogene Verwaltungsvorschrift zur StVO steht in ihren hier maßgeblichen Ausführungen weder im Widerspruch zu den rechtlichen Vorgaben der StVO, noch stellt sie sich mit Blick auf den hier zu entscheidenden Einzelfall aus anderen Gründen als rechtswidrig dar. 119
- Die Tatsache, dass die hier in Rede stehenden Radwege an mehreren Stellen den Vorgaben dieser Verwaltungsvorschrift, so z.B. zur Mindestbreite und zur ausreichenden Fläche für Fußgänger neben dem Radweg, nicht entsprechen, führt nicht dazu, dass die Entscheidung des Beklagten als ermessensfehlerhaft anzusehen wäre. Der Beklagte hat diese Mängel, insbesondere die Gefahren für Radfahrer auf dem Radweg, welche sich aus den schlechten Sichtverhältnissen an den Straßeneinmündungen und den Grundstückszufahrten sowie durch die schmalen Gehwege neben dem Radweg ergeben, gesehen und in seine Abwägung mit einbezogen. Die in der Stellungnahme des Straßenplanungsamtes des Beklagten vom 8. April 2009 angeregten, nicht näher bezeichneten "Maßnahmen zur Erhöhung der Rechtssicherheit" stehen einer Beibehaltung der Radwegebenutzungspflicht nicht entgegen, sondern sollen offensichtlich einer Verbesserung der als nicht optimal erkannten Situation auf dem Radweg dienen. 120
- Der Zustand der streitgegenständlichen Radwege ist, wie sich im Ortstermin gezeigt hat, zwar weit davon entfernt, als Teil des Landesradwegenetzes sicher und attraktiv zu sein, weil die zahlreichen Einmündungen, sowie die Fußgänger, die aufgrund der nur schmalen Breite der Gehwege und im Bereich der Bushaltestellen auf den Radweg ausweichen (müssen), ein ungefährliches oder gar zügiges Vorankommen auf dem Radweg nicht zulassen. Das Ergebnis des Beklagten, angesichts der Verkehrsdichte auf der Prosperstraße sei die Radwegebenutzungspflicht trotz der Unzulänglichkeiten des vorhandenen Radweges beizubehalten, ist aber - insbesondere mit Blick auf die Änderung der Regelungen an den Bushaltestellen - nicht zu beanstanden, da die Gefahren für Sicherheit und Ordnung des Verkehrs durch die Nutzung der Fahrbahn noch größer sind, als die bei der Nutzung des Radweges entstehenden Gefahren und den daraus und aus dem allgemeinen Rücksichtnahmegebot des § 1 StVO folgenden tatsächlich und rechtlich begründeten Einschränkungen und Unannehmlichkeiten für die Radfahrer. 121
- Eine andere Betrachtungsweise ist auch nicht deshalb geboten, weil die Verwaltungsvorschrift in Nr. I. 5. zu § 4 Satz 2 ausführt: 122

- "Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen." 123
- Insoweit sind zum maßgeblichen Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung die ERA in der Ausgabe 1995 zugrunde zu legen. Zwar ist vorgesehen, die ERA anlässlich der zum 1. September 2009 in Kraft getretenen Änderungen der StVO sowie der dazu ergangenen Verwaltungsvorschrift ebenfalls zu ändern. Die Entwurfsfassung (ERA 09) wurde auf dem Nationalen Radverkehrskongress 2009 in Berlin in mehreren Referaten vorgestellt, 124
- vgl. <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/termine/dokumente/2009-09-29-berlin-vortraege.phtml>, Stand 26. November 2009 mit weiterführenden Links; Gwiasda, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) Einführung in das neue Regelwerk, <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=4QEAMRH>, Stand 26. November 2009, 125
- ist jedoch nach Auskunft der FGSV gegenüber dem erkennenden Gericht bislang nicht veröffentlicht, so dass die Vorgängerfassung ERA 95 noch nicht zurückgezogen wurde und weiterhin Gültigkeit besitzt. 126
- Diese Empfehlungen sind keine materiellen Rechtssätze und - anders als möglicherweise die von der FGSV herausgegebenen Richtlinien zu anderen technischen Aspekten - auch nicht als Verwaltungsvorschrift anzusehen, sondern können aufgrund der Tatsache, dass sie durch ein fachkundiges Gremium erstellt werden, als antizipierte Sachverständigengutachten herangezogen werden. Die in den ERA enthaltenen Hinweise zur Gestaltung von Radwegen entfalten daher weder gegenüber der Behörde noch gegenüber dem Gericht rechtliche Bindungswirkung, sondern treffen- wie ein Sachverständigengutachten - Aussagen zu tatsächlichen (technischen) Umständen, die bei der rechtlichen Würdigung des streitigen Sachverhalts zu werten sind. 127
- Bei dieser Wertung ist zunächst zu berücksichtigen, dass die in der ERA 95 vorgesehenen Regelbreiten für Radwege gemäß der Fußnote 10 zu Nr. 4.2.3 nur für Neu- und Umbauten von Radwegen gelten, während der in der Verwaltungsvorschrift zur StVO vorgesehene Mindestwert von 1,5 m auf vorhandenen Radwegen zur Verfügung stehen soll. 128
- Selbst wenn das Aufbringen der Markierungen auf dem Gehweg als ein Umbau des bereits vorhandenen und durch die rote Pflasterung vom Gehweg abgegrenzten Radwegs im Sinne dieser den Geltungsbereich der ERA einschränkenden Anmerkung als Umbau zu werten wäre und deshalb die Empfehlungen der ERA der Sache nach einschlägig wären, sehen auch diese Empfehlungen in Ziffer 4.1.3 für Straßen mit mehr als 10.000 Fahrzeugen am Tag das Trennungsprinzip als grundsätzlich zu bevorzugende Verkehrsführung für Radfahrer an, wenn die Geschwindigkeit von 85% der Fahrzeuge 50 km/h erreicht. Bei schmalen, kurvenreichen oder unübersichtlichen Straßen sind niedrigere Belastungsgrenzen (Kfz/Tag) anzusetzen. Werden diese Grenzen erreicht und sind keine ausreichenden Flächen für die Anlage von Radwegen 129

vorhanden oder sind die Rahmenbedingungen für die Anlage von Radwegen - etwa wegen zahlreicher Einmündungen - ungünstig, ziehen auch die ERA daraus nicht den Schluss, dass ohne weiteres die Fahrbahn für den Radverkehr freizugeben ist, sondern verlangen zunächst Überlegungen, ob durch eine Verlagerung von Teilen des Kraftfahrzeugverkehrs auf andere Routen günstigere Bedingungen für Radfahrer geschaffen werden können. Eine derartige Verlagerung wird allerdings nur unter dem Vorbehalt empfohlen, dass dadurch im gesamten Verkehrsnetz keine Nachteile entstehen.

Bei der Prosperstraße handelt es sich um eine Landesstraße. Sie stellt neben der nördlich gelegenen Horster Straße (L 633) und den Bundesautobahnen 2 und 42 die wesentliche Ost - West Verbindung in Bottrop dar. Es ist, ohne dass dies besonderer Erwähnung durch den Beklagten bedürfte, aufgrund der geografischen Gegebenheiten offensichtlich, dass eine Verlagerung von Teilen des die Prosperstraße benutzenden Kraftfahrzeugverkehrs wenn überhaupt, dann nicht ohne Nachteile für das gesamte Verkehrsnetz möglich wäre. 130

Unabhängig davon führt der Hinweis auf die ERA in den Verwaltungsvorschriften nicht zu einer Bindung des Beklagten an die dortigen Vorgaben, wenn sie auch durch den Beklagten im Zuge von Neu- bzw. Umbaumaßnahmen nicht grundsätzlich von vornherein ignoriert werden können. 131

Sowohl die Verwaltungsvorschriften, als auch die ERA können nur vom Einzelfall losgelöste allgemeine Aussagen zu typischen Sachverhalten treffen, so dass der Beklagte im Einzelfall aus sachlichen Gründen von deren Vorgaben abweichen kann. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn die räumlichen Verhältnisse einen dem Verkehrsaufkommen angemessenen Aus- bzw. Umbau der Verkehrsflächen nicht zulassen. Das Straßenverkehrsrecht dient als Ordnungsrecht dem Schutz der Allgemeinheit vor Gefahren, welche sich im Rahmen der Nutzung der vorhandenen Verkehrsflächen für einzelne Verkehrsteilnehmer und / oder die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs ergeben. Wie allgemein im Ordnungsrecht, ist es auch im Rahmen des Straßenverkehrsrechts weder erforderlich, noch immer möglich, dass durch eine Maßnahme sämtliche Gefahren vollständig beseitigt werden können. Entscheidend ist vielmehr, dass die ordnungsrechtliche Maßnahme dazu geeignet ist, die Gefahr zumindest zu reduzieren. 132

Dies ist, wie oben ausgeführt, vorliegend der Fall, da die zwar nicht ungefährliche Radwegenutzung aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Prosperstraße weniger gefährlich ist, als die Mitbenutzung der Fahrbahn durch Radfahrer. 133

Alternativen zu der Trennung von Rad- und Kfz - Verkehr sind aufgrund der örtlichen Gegebenheiten an der Prosperstraße nicht ersichtlich. Der Kläger hat insbesondere keinen Anspruch auf bauliche Veränderungen, wie etwa das Fällen von Bäumen im Bereich der Straßeneinmündungen. Ein Anspruch einzelner Verkehrsteilnehmer auf eine (bauliche) Optimierung vorhandener oder neu angelegter Verkehrsanlagen lässt sich weder aus der Straßenverkehrsordnung, noch aus den dazu ergangenen Verwaltungsvorschriften oder den ERA 95 herleiten. 134

- Die vom Kläger gerügte Oberflächenbeschaffenheit der vorhandenen Radwege steht der Anordnung der Radwegebenutzungspflicht nicht entgegen. Allein der Umstand, dass die Radwegeoberfläche aus Betonpflaster und nicht aus maschinell eingebrachtem Asphalt besteht, stellt keinen Nachteil dar, solange das Pflaster nicht durch Frost oder Baumwurzeln erheblich geschädigt ist. Wie sich im Ortstermin gezeigt hat, sind derartige Schäden nicht in einem Maß vorhanden, welches die Benutzung des Radweges als unzumutbar erscheinen ließe. Im Fahrverhalten von Fahrrädern, die den Bestimmungen der Straßenverkehrszulassungsordnung entsprechen, ergeben sich durch die hier verwendeten Pflastersteine keine Unterschiede zu einer - auch den Witterungseinflüssen und Baumwurzeln gegenüber nicht unempfindlichen - Asphaltfahrbahndecke. Auf Sportgeräte wie leichtgewichtige Rennräder mit extrem schmalen Reifen, die möglicherweise durch die Pflasterung in der Laufruhe und dem Fahrkomfort beeinträchtigt sind, ist in diesem Zusammenhang nicht abzustellen. 135
- Das von dem Kläger gerügte Abstellen von Mülltonnen auf dem Radweg stellt sich, wenn auch oft anzutreffen, zum einen als möglicherweise ordnungswidrig und bereits aus diesem Grund nicht zu berücksichtigen dar. Zum anderen ist diese Beeinträchtigung auf wenige Stunden in der Woche beschränkt und stellt deshalb die Nutzungsmöglichkeit des Radweges nicht grundsätzlich in Frage. 136
- Der Kläger hat auch keinen Anspruch auf eine Neubescheidung seines Antrags durch den Beklagten. Dies folgt schon daraus, dass der Beklagte den Antrag des Klägers ermessensfehlerfrei ablehnend beschieden hat. Darüber hinaus ist dem Beklagten auch keine andere rechtmäßige Entscheidungsmöglichkeit eröffnet, da die Beibehaltung der Radwegebenutzungspflicht aufgrund der Bestimmung des § 45 Abs. 9 StVO - wie dargelegt - zwingend erforderlich ist. 137
- Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. 138
- Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 VwGO i.V.m. §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO. 139
- 140
-