

An
Verwaltungsgericht Potsdam
Friedrich-Ebert-Straße 32

14469 Potsdam

Berlin, 17. April 2013

Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung

des

- Antragsteller -

gegen

den Landkreis Potsdam-Mittelmark, vertreten durch den Landrat,
Niemöllerstraße 1, 14806 Bad Belzig

- Antragsgegner -

Beim Antragsgegner zuständig: Fachbereich Sicherheit, Ordnung und Verkehr, Fachdienst
Straßenverkehrsbehörde/Verkehrsüberwachung, Sachbearbeiterin Frau Brieger
Aktenzeichen: 2009O00097 / 220017

wegen Straßenverkehrsrecht

Der Antragsteller beantragt,

die aufschiebende Wirkung seines Widerspruchs vom 11.01.2013 gegen die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht auf der L77 zwischen dem Kreisverkehr bei Philippsthal (Kreuzung mit der L79) und dem Ortseingang Güterfelde anzuordnen sowie dem Antragsgegner aufzugeben, sämtliche Verkehrszeichen 240 und 237 auf der Strecke einstweilen unwirksam machen zu lassen.

Begründung

1.

1.1.

Der Antragsteller fährt sehr gern und viel Fahrrad. Eine seiner bevorzugten Strecken führt von Berlin-Neukölln aus über Grunewald, Wannsee, Steinstücken, Potsdam, Güterfelde, Schenkenhorst, Nudow, Philippsthal, Güterfelde und Stahnsdorf zurück nach Berlin.

Auf der L77 zwischen dem Kreisverkehr an der Kreuzung mit der L79 und Güterfelde (markiert auf dem als

Anlage Ast1

beigefügten Landkartenausschnitt) herrscht wenig Verkehr. Die Strecke verläuft im weiten Radius zunächst nach rechts und dann wieder nach links geschwungen. Sie ist sehr gut übersehbar. Die Fahrbahn ist 6,90 Meter breit, so dass Autos Fahrradfahrer selbst bei Gegenverkehr überholen können, ohne dabei den vorgeschriebenen Seitenabstand von 1,50 Meter zu unterschreiten.

Nicht nur der Antragsteller, sondern auch zahlreiche weitere Radfahrer mögen die Strecke wegen des nur schwachen Autoverkehrs dort und der Schönheit des Waldes dort. Vor allem Rennradfahrer nutzen die Strecke seit vielen Jahren gern und häufig zum Training. Trotzdem hat es dort, soweit der Antragsteller weiß, auf der Fahrbahn nie einen Unfall mit Beteiligung von Fahrradfahrern gegeben. Dem Antragsteller selbst und allen Radfahrern, die er gefragt hat, ist dort nie ein Auto oder Lastwagen gefährlich nahe gekommen.

Der Straßenbaulastträger ließ an dem Streckenabschnitt L77 zwischen dem Kreisverkehr bei Philippsthal und der Abzweigung K6902 nach Schenkenhorst einen separaten Rad- und Gehweg bauen. Er verläuft parallel zur Fahrbahn auf der von Philippsthal aus gesehen linken Seite der Fahrbahn. Er liegt zwischen schätzungsweise zwei und 30 Metern weit von der Fahrbahn entfernt und ist ungleich kurviger und welliger. Dementsprechend ist er weniger übersichtlich.

Vor allem am Wochenende und bei schönem Wetter ist auf dem neuen Weg mit zahlreichen Radfahrern mit höchst unterschiedlichem Tempo zu rechnen, darunter auch kleine Kinder einerseits und Fahrräder mit – sei es elektrischem, sei es sonstigem – Hilfsmotor andererseits. Hinzukommen noch Fußgänger, Skater und Spaziergänger mit Hunden.

Die frühere Einmündung der K6902 auf die L77 südlich von Güterfelde wurde in einen Kreisverkehr umgebaut. Rund um diesen Kreisverkehr legte der Straßenbaulastträger ebenfalls für die gemeinsame Benutzung durch Radfahrer und Fußgänger gedachte Wege an. Eben solche Wege befanden sich bereits am Kreisverkehr an der Kreuzung L77/L79. Das letzte Stück der L77 in Richtung Güterfelde ist rechts mit einem separaten Rad-Gehweg versehen. Links ist ein Stück der Fahrbahn mit einem durchgehenden breiten weißen Streifen abgegrenzt. Der Antragsgegner ordnete für die gesamte 3,4 Kilometer lange Strecke in beiden Richtungen die Radwegbenutzungspflicht an und ließ an den beiden Kreisverkehren Verkehrszeichen 240 sowie aus Richtung Güterfelde gesehen vor dem Randstreifen ein Verkehrszeichen 237 aufstellen.

Die als

Anlage Ast2 bis Ast10 (nur für das Gericht)

beigefügten Fotos zeigen die örtlichen Verhältnisse, wie sie sich am Samstag, 13. April, am späten Vormittag dargestellt haben. Standort und Richtung, in der die Fotos Perspektive der Aufnahmen sind auf dem als Anlage Ast1 beigefügten Kartenausschnitt eingezeichnet.

Auf dem neu angelegten Radweg hat sich bereits mindestens ein Unfall ereignet, bei dem ein erwachsener Radfahrer beim Versuch zu überholen mit einem trotz Warnrufen plötzliche seine Spur verlassenden Kind zusammenstieß.

Der Antragsteller legt eidesstattliche Versicherungen einiger Fahrradfahrer vor, die die Strecke zum Teil schon seit vielen Jahren kennen, um den Sachverhalt glaubhaft zu machen.

Anlage Ast11 bis Ast19

Die Auswertung von Unfallstatistiken zeigt, dass die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht generell nicht geeignet ist, die Verkehrssicherheit für Radfahrer zu erhöhen. Für Radwege mit Gegenverkehr belegt im Gegenteil eine großangelegte Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ein signifikant erhöhtes Risiko von Unfällen (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 184, S. 69 sowie 70 f., <http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2011/>

[253/pdf/V184.pdf](#)). Unfälle von Fahrradfahrern auf der Fahrbahn treten vor allem an Einmündungen und wegen Hindernissen wie parkender Autos oder Baustellen auf (ebd.). Bei Aufhebung von Radwegbenutzungspflichten sank das Unfallrisiko signifikant (ebd. S. 72). Auch wenn die Studie sich nur mit den Risiken und der Akzeptanz von Radverkehrsanlagen innerhalb geschlossener Ortschaften befasst, sind die Ergebnisse mit Einschränkungen auf die Situation an Landstraßen wie der L77 übertragbar. Mangels parkender Autos und Einmündungen sind Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern auf der Fahrbahn wegen der guten Sichtverhältnisse sehr unwahrscheinlich. Auf dem für Radfahrer in beiden Richtungen benutzungspflichtigen Radweg liegt das Risiko von Zusammenstößen von Radfahrern mit anderen Radfahrern, Fußgängern, Skatern und Hunden um ein Vielfaches höher.

Ein besonderes Risiko stellt die zumindest teilweise in beiden Richtungen zulässige Benutzung der Radwege rund um die beiden Kreisverkehre da. Radfahrer, die dort fahren, haben den Vorrang gegenüber Autofahrern, die den Kreisverkehr verlassen wollen. Selbst bei solchen, die diese Regelung kennen, besteht wegen der Gefahr, einen aus der für Autofahrer unerwarteten Richtung kommenden Radfahrer zu übersehen, ein erhöhtes Risiko, angefahren zu werden. Bei Benutzung der Fahrbahn im Kreisverkehr herrschen klare und für alle Verkehrsteilnehmer sofort erkennbare Verhältnisse, zumal die Wahrscheinlichkeit von Zusammenstößen wegen des dort geringeren Geschwindigkeitsunterschieds weiter sinkt.

1.2.

Der Antragsteller stieß erstmals im September 2012 auf den benutzungspflichtigen Radweg an der L77, als er nach längerer Zeit mal wieder die Philippsthal-Runde fuhr. Er erkundigte sich im Dezember beim Antragsgegner per E-Mail,

Anlage Ast20 (nur für das Gericht)

ob die aus seiner Sicht rechtswidrige Anordnung der Radwegbenutzungspflicht inzwischen wieder aufgehoben ist. Als dieser verneinte,

Anlage Ast21 (nur für das Gericht)

legte der Antragsteller mit Schreiben vom 11.01.2013 Widerspruch ein.

Anlage Ast22 (nur für das Gericht)

Der Antragsgegner bestätigte mit Schreiben vom 21.01.2013 den Eingang des Widerspruchs.

Anlage Ast23 (nur für das Gericht)

Mit Schreiben vom 27.01.2013 beantragte der Antragsteller zusätzlich, die Vollziehung der Radwegbenutzungspflicht auszusetzen.

Anlage Ast24 (nur für das Gericht)

Weder zum Widerspruch noch zum Aussetzungsantrag erhielt er bisher Bescheid vom Antragsgegner.

2.

Der Antrag ist zulässig und begründet.

2.1.

Der Antrag ist gem. § 80 Absatz 5 1. Fall VwGO statthaft, da der Widerspruch des Antragstellers gegen die Anordnung des Antragsgegners als Allgemeinverfügung entsprechend § 80 II Nr. 3 VwGO keine aufschiebende Wirkung hat (vgl. BayVGH, Beschl. v. 03.09.2010, Aktenzeichen: 11 CS 10.2164, und Beschl. v. 07.12.2006, Aktenzeichen: 11 CS 06.2450).

2.2.

Der Antrag ist begründet, da das Aussetzungsinteresse des Antragstellers das Vollziehungsinteresse des Antragsgegners überwiegt. Die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht ist rechtswidrig und verletzt unter anderem den Antragsteller in seinen Rechten. Die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers ist daher anzuordnen und der Vollzug auszusetzen.

2.2.1

Die Zuständigkeit des Antragsgegners ergibt sich aus § 44 Abs. 1 StVO, § 9 Abs. 2 Landesorganisationsgesetz und § 4 Abs. 2 Nr. 2 Straßenverkehrsrechts-Zuständigkeits-Verordnung.

2.2.2.1

Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit des Verkehrs oder anderer Schutzgüter der Straßenverkehrsordnung erheblich übersteigt.

„Die Radwegbenutzungspflicht nach Zeichen 240 (Gemeinsamer Fuß- und Radweg) ist - ebenso wie bei Zeichen 237 (Radfahrer) und Zeichen 241 (Getrennter Rad- und Fußweg) - eine Beschränkung des fließenden Verkehrs im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO und eine Beschränkung der Benutzung der Straße im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO. Diese Zeichen bedeuten nach § 41 Abs. 2 Nr. 5 Buchst. a StVO, dass Radfahrer die für sie bestimmten Sonderwege nutzen müssen. Dem entspricht § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO; danach müssen Radfahrer Radwege benutzen, wenn die jeweilige Fahrtrichtung mit Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet ist. Kehrseite dieses Nutzungsgebotes ist das Verbot für Radfahrer, auf den so gekennzeichneten Strecken die Fahrbahn zu benutzen. Ob dieses Verbot nur mittelbare Folge oder Reflex des Gebotes ist, wirkt sich auf die rechtliche Einordnung des Verkehrszeichens nicht aus. Entscheidend ist vielmehr die reglementierende Wirkung für den Fahrradverkehr. Das Verkehrszeichen begründet zwar kein Verbot der Benutzung der Straße (zu der auch Radwege zählen), wohl aber einen Ausschluss der Fahrradfahrer von der Benutzung der Fahrbahn und damit eine Beschränkung in Bezug auf die allgemeine Verkehrsregel, dass Fahrzeuge einschließlich Fahrräder die Fahrbahn benutzen (§ 2 Abs. 1 StVO)“, urteilte das Bundesverwaltungsgericht am 18.11.2010, Az. 3 C 42/09, juris-Rz. 18)

2.2.2.2.

Eine danach für die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht erforderliche qualifizierte Gefahrenlage besteht auf der L77 zwischen Güterfelde und Philippsthal nicht. „Besondere örtliche Verhältnisse im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO können (...) bei verkehrsbehördlichen Maßnahmen insbesondere in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke, witterungsbedingten Einflüssen (z.B. Nebel, Schnee- und Eisglätte), der dort anzutreffenden Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein (...)“, heißt es in der Begründung des BVerwG zu seiner bereits zitierten Grundsatzentscheidung zur Radwegbenutzungspflicht (juris-Rz. 26) Dass der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Autos und Fahrrädern außerorts vielfach höher ist als innerhalb geschlossener Ortschaften, begründet für sich keine das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit des Verkehrs erheblich übersteigende Gefahrenlage. Das Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgericht erging ebenfalls zu einem Radweg neben einer Landstraße außerhalb einer geschlossenen Ortschaft.

2.2.2.3.

Selbst wenn eine qualifizierte Gefahrenlage vorläge, dürfte die Pflicht, die an der L77 errichteten Radwege zu benutzen, nicht angeordnet werden. Sie ist weder geeignet noch erforderlich, sie Sicherheit für Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, und damit unverhältnismäßig. Im Gegenteil: Nachdem sich auf dem Radweg bereits mindestens ein Unfall ereignet hat, liegt auf der Hand, dass die Sicherheit leidet, wenn der Antragsgegner alle Radfahrer auf den Radweg zwingt. Ferner zu berücksichtigen: Radfahrer, die sich auf der Fahrbahn nicht sicher fühlen, dürfen den Radweg weiter benutzen. Sie haben dort Anspruch darauf, dass

schnellere Radfahrer Rücksicht auf sie nehmen und müssen umgekehrt selbst gegenüber anderen Radfahrern, Fußgängern, Skatern und vor allem Kindern große Vorsicht walten lassen. Nach den Ergebnissen der BAST-Untersuchung benutzen viele Radfahrer wegen der aus ihrer subjektiven Sicht dort höheren Sicherheit Radwege auch dann, wenn sie nicht benutzungspflichtig sind (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 184, S. 108, <http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2011/253/pdf/V184.pdf>).

2.3.

Ist danach die Vollziehung der Radwegbenutzungspflicht auszusetzen, ist dem Antragsgegner als Folgenbeseitigung entsprechend § 80 Abs. 5 Satz 3 VwGO aufzugeben, die Verkehrszeichen 240 und 237 etwa durch Abkleben oder Verhüllen zumindest bis zur bestands- oder rechtskräftigen Entscheidung über den Widerspruch des Antragstellers unwirksam machen zu lassen. Die Entscheidung des Verwaltungsgerichts dürfte die Vollziehbarkeit der Radwegbenutzungspflicht zwar unabhängig von der Beschilderung unmittelbar aussetzen, dem Antragsteller und anderen Fahrradfahrern ist jedoch nicht zuzumuten, stets eine Ausfertigung des Gerichtsbeschlusses bei sich zu führen, um zu verhindern, dass Polizeibeamte sie angesichts der Schilder mit sofort vollziehbaren Anordnungen im Einzelfall doch wieder auf den Radweg beordern.

(Antragsteller)

An
Verwaltungsgericht Potsdam
Friedrich-Ebert-Straße 32

14469 Potsdam

Berlin, 17. April 2013

Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung

des

- Antragsteller -

gegen

den Landkreis Potsdam-Mittelmark, vertreten durch den Landrat,
Niemöllerstraße 1, 14806 Bad Belzig

- Antragsgegner -

Beim Antragsgegner zuständig: Fachbereich Sicherheit, Ordnung und Verkehr, Fachdienst
Straßenverkehrsbehörde/Verkehrsüberwachung, Sachbearbeiterin Frau Brieger
Aktenzeichen: 2009O00298 / 220017

wegen Straßenverkehrsrecht

Der Antragsteller beantragt,

die aufschiebende Wirkung seines Widerspruchs vom 11.01.2013 gegen die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht auf der K6903 zwischen dem Ortsausgang Schenkenhorst und dem Kreisverkehr L79 anzuordnen sowie dem Antragsgegner aufzugeben, die Verkehrszeichen 240 an beiden Enden der Strecke einstweilen unwirksam machen zu lassen.

Begründung

1.

1.1.

Der Antragsteller fährt sehr gern und viel Fahrrad. Eine seiner bevorzugten Strecken führt von Berlin-Neukölln aus über Grunewald, Wannsee, Steinstücken, Potsdam, Güterfelde, Schenkenhorst, Nudow, Philippsthal, Güterfelde und Stahnsdorf zurück nach Berlin.

Auf der K6903 zwischen dem Ortsausgang Schenkenhorst und dem Kreisverkehr an der Kreuzung mit der L79 (markiert auf dem als

Anlage Ast1

beigefügten Landkartenausschnitt) herrscht wenig Verkehr, so dass von ganz wenigen unwahrscheinlichen Ausnahmen abgesehen Autofahrer Radfahrer jederzeit ohne Verzögerung

überholen können. Die Strecke verläuft abgesehen von einer leichten Linkskurve rund 300 Meter vor dem Kreisverkehr gerade.

Nicht nur der Antragsteller, sondern auch zahlreiche weitere Radfahrer mögen die Strecke wegen des nur schwachen Autoverkehrs dort und der Schönheit der Landschaft. Vor allem Rennradfahrer nutzen die Strecke seit vielen Jahren gern und häufig zum Training. Trotzdem hat es dort, soweit der Antragsteller weiß, nie einen Unfall mit Beteiligung von Fahrradfahrern gegeben. Dem Antragsteller selbst und allen Radfahrern, die er gefragt hat, ist dort nie ein Auto oder Lastwagen gefährlich nahe gekommen.

Der Straßenbaulastträger ließ am bezeichneten Abschnitt der K6903 einen separaten Rad- und Gehweg bauen. Er verläuft parallel zur Fahrbahn auf der von Schenkenhorst aus gesehen linken Seite der Fahrbahn und ist etwas kurviger und welliger.

Vor allem am Wochenende und bei schönem Wetter ist auf dem neuen Weg mit Radfahrern mit höchst unterschiedlichem Tempo zu rechnen, darunter auch kleine Kinder einerseits und Fahrräder mit – sei es elektrischem, sei es sonstigem – Hilfsmotor andererseits. Hinzukommen noch Fußgänger, Skater und Spaziergänger mit Hunden.

Die als

Anlage Ast2 und Ast3 (nur für das Gericht)

beigefügten Fotos zeigen die örtlichen Verhältnisse, wie sie sich am Samstag, 13. April, gegen Mittag dargestellt haben. Standort und Richtung, in der die Fotos Perspektive der Aufnahmen sind auf dem als Anlage Ast1 beigefügten Kartenausschnitt eingezeichnet.

Der Antragsteller legt eidesstattliche Versicherungen einiger Fahrradfahrer vor, die die Strecke zum Teil schon seit vielen Jahren kennen, um den Sachverhalt glaubhaft zu machen.

Anlage Ast4 bis Ast11

Die Auswertung von Unfallstatistiken zeigt, dass die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht generell nicht geeignet ist, die Verkehrssicherheit für Radfahrer zu erhöhen. Für Radwege mit Gegenverkehr belegt im Gegenteil eine großangelegte Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ein signifikant erhöhtes Risiko von Unfällen (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 184, S. 69 sowie 70 f., <http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2011/253/pdf/V184.pdf>). Unfälle von Fahrradfahrern auf der Fahrbahn treten vor allem an Einmündungen und wegen Hindernissen wie parkender Autos oder Baustellen auf (ebd.). Bei Aufhebung von Radwegbenutzungspflichten sank das Unfallrisiko signifikant (ebd. S. 72). Auch wenn die Studie sich nur mit den Risiken und der Akzeptanz von Radverkehrsanlagen innerhalb geschlossener Ortschaften befasst, sind die Ergebnisse mit Einschränkungen auf die Situation an Landstraßen wie der K6903 übertragbar. Mangels parkender Autos und Einmündungen sind Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern auf der Fahrbahn wegen der guten Sichtverhältnisse sehr unwahrscheinlich. Auf dem für Radfahrer in beiden Richtungen benutzungspflichtigen Radweg liegt das Risiko von Zusammenstößen von Radfahrern mit anderen Radfahrern, Fußgängern, Skatern und Hunden um ein Vielfaches höher.

1.2.

Der Antragsteller stieß erstmals im September 2012 auf den benutzungspflichtigen Radweg an der L77, als er nach längerer Zeit mal wieder die Philippsthal-Runde fuhr. Er erkundigte sich im Dezember per E-Mail

Anlage Ast12

beim Antragsgegner, ob die offensichtlich rechtswidrige Anordnung der Radwegbenutzungs-

pflcht inzwischen wieder aufgehoben ist. Als dieser ebenfalls per E-Mail

Anlage Ast13

verneinte, legte er mit Schrei vom 11.01.2013 Widerspruch ein.

Anlage Ast14 (nur für das Gericht)

Der Antragsgegner bestätigte mit Schreiben vom 21.01.2013

Anlage Ast15 (nur für das Gericht)

den Eingang des Widerspruchs.

Mit Schreiben vom 27.01.2013

Anlage Ast16

beantragte der Antragsteller zusätzlich, die Vollziehung der Radwegbenutzungspflicht auszusetzen.

Weder zum Widerspruch noch zum Aussetzungsantrag erhielt er bisher Bescheid vom Antragsgegner.

2.

Der Antrag ist zulässig und begründet.

2.1.

Der Antrag ist gem. § 80 Absatz 5 1. Fall VwGO statthaft, da der Widerspruch des Antragstellers gegen die Anordnung des Antragsgegners als Allgemeinverfügung entsprechend § 80 II Nr. 3 VwGO keine aufschiebende Wirkung hat (vgl. BayVGH, Beschl. v. 03.09.2010, Aktenzeichen: 11 CS 10.2164, und Beschl. v. 07.12.2006, Aktenzeichen: 11 CS 06.2450).

2.2.

Der Antrag ist begründet, da das Aussetzungsinteresse des Antragstellers das Vollziehungsinteresse des Antragsgegners überwiegt. Die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht ist rechtswidrig und verletzt unter anderem den Antragsteller in seinen Rechten. Die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers ist daher anzuordnen und der Vollzug auszusetzen.

2.2.1

Die Zuständigkeit des Antragsgegners ergibt sich aus § 44 Abs. 1 StVO, § 9 Abs. 2 Landesorganisationsgesetz und § 4 Abs. 2 Nr. 2 Straßenverkehrsrechts-Zuständigkeits-Verordnung.

2.2.2.1

Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit des Verkehrs oder anderer Schutzgüter der Straßenverkehrsordnung erheblich übersteigt.

„Die Radwegbenutzungspflicht nach Zeichen 240 (Gemeinsamer Fuß- und Radweg) ist - ebenso wie bei Zeichen 237 (Radfahrer) und Zeichen 241 (Getrennter Rad- und Fußweg) - eine Beschränkung des fließenden Verkehrs im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO und eine Beschränkung der Benutzung der Straße im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO. Diese Zeichen bedeuten nach § 41 Abs. 2 Nr. 5 Buchst. a StVO, dass Radfahrer die für sie bestimmten Sonderwege

nutzen müssen. Dem entspricht § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO; danach müssen Radfahrer Radwege benutzen, wenn die jeweilige Fahrtrichtung mit Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet ist. Kehrseite dieses Nutzungsgebotes ist das Verbot für Radfahrer, auf den so gekennzeichneten Strecken die Fahrbahn zu benutzen. Ob dieses Verbot nur mittelbare Folge oder Reflex des Gebotes ist, wirkt sich auf die rechtliche Einordnung des Verkehrszeichens nicht aus. Entscheidend ist vielmehr die reglementierende Wirkung für den Fahrradverkehr. Das Verkehrszeichen begründet zwar kein Verbot der Benutzung der Straße (zu der auch Radwege zählen), wohl aber einen Ausschluss der Fahrradfahrer von der Benutzung der Fahrbahn und damit eine Beschränkung in Bezug auf die allgemeine Verkehrsregel, dass Fahrzeuge einschließlich Fahrräder die Fahrbahn benutzen (§ 2 Abs. 1 StVO)", urteilte das Bundesverwaltungsgericht am 18.11.2010, Az. 3 C 42/09, juris-Rz. 18)

2.2.2.2.

Eine danach für die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht erforderliche qualifizierte Gefahrenlage besteht auf der K6903 zwischen Schenkenhorst und dem Kreisverkehr an der Kreuzung mit der L79 nicht. „Besondere örtliche Verhältnisse im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO können (...) bei verkehrsbehördlichen Maßnahmen insbesondere in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke, witterungsbedingten Einflüssen (z.B. Nebel, Schnee- und Eisglätte), der dort anzutreffenden Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein (...)", heißt es in der Begründung des BVerwG zu seiner bereits zitierten Grundsatzentscheidung zur Radwegbenutzungspflicht (juris-Rz. 26) Dass der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Autos und Fahrrädern außerorts vielfach höher ist als innerhalb geschlossener Ortschaften, begründet für sich keine das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit des Verkehrs erheblich übersteigende Gefahrenlage. Das Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichts erging ebenfalls zu einem Radweg neben einer Landstraße außerhalb einer geschlossenen Ortschaft.

2.2.2.3.

Selbst wenn eine qualifizierte Gefahrenlage vorläge, dürfte die Pflicht, die an der K6903 errichteten Radwege zu benutzen, nicht angeordnet werden. Sie ist weder geeignet noch erforderlich, die Sicherheit für Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, und damit unverhältnismäßig. Radfahrer, die sich auf der Fahrbahn nicht sicher fühlen, dürfen den Radweg weiter benutzen. Sie haben dort Anspruch darauf, dass schnellere Radfahrer Rücksicht auf sie nehmen und müssen umgekehrt selbst gegenüber anderen Radfahrern, Fußgängern, Skatern und vor allem Kindern große Vorsicht walten lassen. Nach den Ergebnissen der BAST-Untersuchung benutzen viele Radfahrer wegen der aus ihrer subjektiven Sicht dort höheren Sicherheit Radwege auch dann, wenn sie nicht benutzungspflichtig sind (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 184, S. 108, <http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2011/253/pdf/V184.pdf>).

2.3.

Ist danach die Vollziehung der Radwegbenutzungspflicht auszusetzen, ist dem Antragsgegner als Folgenbeseitigung entsprechend § 80 Abs. 5 Satz 3 VwGO aufzugeben, die beiden Verkehrszeichen 240 etwa durch Abkleben oder Verhüllen zumindest bis zur bestands- oder rechtskräftigen Entscheidung über den Widerspruch des Antragstellers unwirksam machen zu lassen. Die Entscheidung des Verwaltungsgerichts dürfte die Vollziehbarkeit der Radwegbenutzungspflicht zwar unabhängig von der Beschilderung unmittelbar aussetzen, dem Antragsteller und anderen Fahrradfahrern ist jedoch nicht zuzumuten, stets eine Ausfertigung des Gerichtsbeschlusses bei sich zu führen, um zu verhindern, dass Polizeibeamte sie angesichts der Schilder mit sofort vollziehbaren Anordnungen im Einzelfall doch wieder auf den Radweg beordern.