

EINGEGANGEN

04. Okt. 2014

VERWALTUNGSGERICHT FRANKFURT (ODER)

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

VG 2 K 1106/11

In dem verwaltungsgerichtlichen Verfahren

Rechtsanwalt Andreas Volkmann, Kattegatstraße 24, 13359 Berlin, Az.: AV./I. Lkr.
Barnim, 49/11,

Kläger,

g e g e n

den Landrat des Landkreises Barnim - Rechtsamt -, Am Markt 1, 16225 Eberswalde,
Az.: 2011 O 00157/32-36.82.01/WB/Zi,

Beklagten,

hat die 2. Kammer des Verwaltungsgerichts Frankfurt (Oder)

ohne mündliche Verhandlung

am 29. September 2014

durch den Richter am Verwaltungsgericht Bierbaum als Einzelrichter

für Recht erkannt:

Die von dem Beklagten auf der Bundesstraße 158 zwischen Ahrensfelde und Werneuchen einschließlich der Ortsdurchfahrten von Ahrensfelde, Ahrensfelde/Ortsteil Blumberg und Werneuchen/Ortsteil Seefeld angeordnete Radwegbenutzungspflicht (diverse Zeichen 240 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 Satz 1 StVO in Ein- und Zweirichtungsanordnung) sowie der Widerspruchsbescheid des Beklagten vom 14. Oktober 2011 wird aufgehoben, soweit diese innerhalb geschlossener Ortschaften besteht.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.






Der Kläger und der Beklagte tragen die Kosten des Verfahrens je zur Hälfte.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Der jeweilige Vollstreckungsschuldner kann die Vollstreckung gegen Sicherheitsleistung in Höhe des beizutreibenden Betrages abwenden, wenn nicht der jeweilige Vollstreckungsgläubiger vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Tatbestand:

Der Kläger erhob mit Schreiben vom 18. Juli 2011 beim Beklagten Widerspruch gegen die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht im Straßenabschnitt B 158 zwischen Ahrensfelde und Werneuchen einschließlich der Ortsdurchfahrten von Ahrensfelde, Ahrensfelde Ortsteil Blumberg, Werneuchen Ortsteil Seefeld und Werneuchen wegen diverser Zeichen 240 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO in Ein- und Zweirichtungsanordnung. Zur Begründung führte er aus: Die Aufstellung der Zeichen sei rechtswidrig. Es fehle an der gemäß § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO erforderlichen zwingenden Gebotenheit ihrer Aufstellung aufgrund besonderer Umstände. Eine Gefahrenlage aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse gem. der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 18. November 2010 – 3 C 42.09 -), die zu einer überdurchschnittlichen Risikoerhöhung führe, sei nicht ersichtlich. Das Erfordernis der Verkehrssicherheit gemäß der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) Abs. II Nr. 2 a zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO liege nicht vor. Die betreffenden Radwegabschnitte seien auf Gehwegen angelegt, so dass ein generell erhöhtes Risiko des Eintritts von Konflikten zwischen Radwegnutzern und Gehwegnutzern einschließlich der den Gehweg kreuzenden Kraftfahrzeuge bestehe. Gemäß VwV-StVO Abs. II Nr. 1 zu § 2 Abs. 3 und 4 StVO dürfe die Freigabe linker Radwege innerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich nicht angeordnet werden. Die Anordnung einer Gegenverkehrsregelung auf Radwegen sei schon allein für den Fahrradverkehr mit Kollisionsrisiken verbunden. Zudem sei auch noch der Fußgängerverkehr mit zu bewältigen. Infolge der Entmischung von Rad- und motorisiertem Verkehr existiere ein spezifisches Risiko von Rechts- und Linksabbiegerunfällen mit Gegenverkehrsradfahrern in den nachfolgenden Kreuzungsbereichen.

Der Beklagte beteiligte im Rahmen des Widerspruchsverfahrens verschiedene Behörden, die die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht grundsätzlich wegen der hohen Verkehrszahlen und Unfallraten auf der maßgeblichen Strecke im Hinblick auf deren Funktion als Zubringerstraße zur Bundesautobahn 10/AS Hohenschönhausen



und als Hauptverbindungsstraße zum Grenzübergang Hohenwutzen nach Polen ablehnten. Das Polizeipräsidium Polizeidirektion Ost Schutzbereich Barnim sprach sich in seiner Stellungnahme vom 12. August 2011 gegenüber dem Beklagten gegen eine grundsätzliche Aufhebung der bestehenden Radwegbenutzungspflicht im gesamten benannten Streckenabschnitt aus, ergänzte jedoch, dass aus polizeilicher Sicht allerdings die Radwegführung in der Ortslage Ahrensfelde problematisch erscheine. Denn die gegenwärtige verkehrsrechtliche Anordnung der gemeinsamen Benutzungspflicht für Fußgänger und Radfahrer führe zu einem nicht immer konfliktfreien Verkehrsablauf. Hier möge die Radwegführung neu beurteilt werden. Aus polizeilicher Sicht solle jedoch eine Benutzungsmöglichkeit auch weiterhin bestehen bleiben. Der Landesbetrieb Straßenwesen teilte dem Beklagten mit Schreiben vom 02. August 2011 mit, dass auf der B 158 eine hohe Verkehrsbelastung bestehe, die 2010 bei Ahrensfelde einen DTV-gesamt von 20.773 erreicht hätte. Die DTV-Werte der anderen Abschnitte lägen ebenfalls hoch, bei Blumberg ca. 20.000, Blumberg-Seefeld ca. 15.000, Werneuchen ca. 11.000 bis 12.000. Die Trennung des ungeschützten Radverkehrs vom motorisierten Verkehr sei hier dringend geboten. Der starke Verkehr bedeute regelmäßige Staus innerorts, wie täglich in Ahrensfelde zu beobachten sei und außer Orts, insbesondere im Bereich der Anschlussstelle und regelmäßig von der Anschlussstelle bis nach Ahrensfelde in den Ort hinein. Ein sicheres Überholen sei wegen des Gegenverkehrs und der Streckenführung kaum möglich. Radfahrer auf der Fahrbahn würden die Situation verschärfen und sich gefährlichen Überholmanövern aussetzen. Auf der B 158 dürfe außer Orts bis zu 100 km/h gefahren werden. Wegen des Tanklagers in Seefeld seien viele Tankfahrzeuge unterwegs. Erfahrungsgemäß steige mit dem Verkehrsaufkommen und der Fahrgeschwindigkeit auch das Unfallrisiko. Hier bedürften die schwächeren, ungeschützten Radfahrer eines eigenen Verkehrsraumes, der im Interesse der Verkehrssicherheit nicht nur freiwillig, sondern auch zwingend zu benutzen sei.


Mit Widerspruchsbescheid vom 14. Oktober 2011 wies der Beklagte den Widerspruch des Klägers unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen als unbegründet zurück. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der B 158 sei eine Trennung des ungeschützten Radverkehrs vom motorisierten Verkehr dringend geboten. Ergänzend wurde ausgeführt, dass das von dem Kläger angeführte Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18. November 2010 nicht einschlägig sei. Die dort erwähnte Strecke sei mit der hier zu prüfenden Strecke nicht vergleichbar. Ein



Verkehrsaufkommen von streckenweise mehr als 20.000 Fahrzeugen pro Tag im Jahr 2010 auf der B 158, die auch häufig für Schwertransporte genutzt werde, sei als sehr hoch zu beurteilen.

Der Kläger hat am 21. November 2011 die vorliegende Klage erhoben.

Er trägt ergänzend zu seiner Widerspruchsbegründung vor: Die Fahrbahnnutzung durch Radfahrer stelle den Regelfall nach der StVO dar. Die Verkehrsbelastung einer Straße allein führe nicht zu einer überdurchschnittlichen Risikoerhöhung. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sei eine Kausalität zwischen der Verkehrsbelastung und der Unfallhäufigkeit erforderlich. Der Beklagte habe keine Unfallzahlen genannt. Die Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf einer Bundesstraße außerhalb geschlossener Ortschaften stelle den Regelfall dar, welcher allein keine Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht rechtfertige. Die Absicht der Beschleunigung des motorisierten Verkehrs bzw. einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Fahrbahn allein sei kein zulässiger Grund nach § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO. Nachdem die benannte Strecke erst seit der Jahrtausendwende mit Radwegen ausgestattet und unter Anordnung einer Benutzungspflicht die Fahrbahnnutzung verboten worden sei, müsse der Beklagte die Notwendigkeit einer Radwegbenutzungspflicht mit früheren Gefährdungslagen belegen. Eine solche komme innerorts erst bei einem Mindestverkehrsaufkommen von 1.000 Kraftfahrzeugen pro Stunde bzw. 24.000 Kraftfahrzeugen pro Tag in Betracht. Dies sei bei den hier streitigen Ortslagen nicht der Fall. In Ahrensfelde seien noch nicht einmal 21.000 Kraftfahrzeuge täglich gezählt worden. Aus der von dem Beklagten vorgelegten Verkehrsdatenauswertung der Dauerzählstellen in Brandenburg ergebe sich bezüglich Ahrensfelde nur ein Schwerverkehrsanteil für 2013 in Höhe von 5,81 % montags bis sonntags bzw. 7,48 % montags bis freitags. Damit liege der Schwerverkehrsanteil in Ahrensfelde noch unter den Werten von Werneuchen, wo die Radwegbenutzungspflicht aufgehoben worden sei. Nicht jede Straße, auf der Lastkraftwagen unterwegs seien, könne für Radfahrer automatisch gesperrt werden. In Ahrensfelde finde sich eine gewöhnliche städtische Verkehrssituation. Des Weiteren führe der Radweg dort ohne Sicherheitsbereich im Zentimeterabstand am Kraftfahrzeugverkehr vorbei. Teilweise werde in Ahrensfelde nicht die erforderliche Breite des gemeinsamen Radweges von mindestens 2,50 m eingehalten. Den Bedenken des Beklagten könne mit dem Zeichen 239 StVO nebst



Zusatzschild „Radfahrer frei“ Rechnung getragen werden. Auch das Vorhandensein einer Leitbeplankung in Blumberg stelle keine konkrete Gefährdung dar. Vielmehr habe der Überholende den Radfahrer unter Einhaltung eines Sicherheitsabstandes zu überholen. Dass in Seefeld-Löhme vom Bahnübergang bis zum Ortsausgang einer Radwegbenutzungspflicht bedürfe, hingegen vom Ortseingang bis zum Bahnübergang die Fahrbahn benutzt werden müsse, sei im Hinblick auf den identischen Verkehr nicht schlüssig. In den Ortsdurchfahrten Blumberg und Seefeld-Löhme sei der linke Radweg entgegen der Verwaltungsvorschrift zu § 2 Abs. 4 StVO in der Gegenrichtung freigegeben. Zudem fehlten in Seefeld-Löhme teilweise die vorgeschriebenen Querungshilfen. Nicht nachvollziehbar sei des Weiteren, dass zwischen Blumberg und Seefeld-Löhme angesichts des bestehenden Verkehrsaufkommens zwingend eine Radwegbenutzungspflicht bestehe, mit Erreichen des Ortseingangs von Seefeld-Löhme jedoch der Fahrradverkehr problemlos die Fahrbahn mitbenutzen könne. Offenbar habe sich das Ermessen schlichtweg an der Tatsache orientiert, dass in Seefeld-Löhme zwischen Ortseingang und Bahnübergang tatsächlich kein Radweg angelegt worden sei. Soweit in den Ortsdurchfahrten Kraftfahrzeugführer mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs seien, sei dem mit Verkehrsüberwachungsmaßnahmen entgegen zu wirken. Hinter Werneuchen werde der Radverkehr auf der B 158 bei vergleichbarer Verkehrsbelastung und ohne Radweg bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf der Fahrbahn geführt. Der Broschüre „Finanzierung, Planung und Bau von Radwegen und der Radverkehrswegweisung“ des Landes Brandenburg lasse sich entnehmen, dass die Kommunen zu einer Ausweisung von Radwegen gezwungen seien, um in den Genuss einer Fremdfinanzierung bzw. Förderung zu kommen. Eine erstmalige Ausweisung als Gehweg mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ stünde einer Zuwendung entgegen.

Der Kläger beantragt,


die von dem Beklagten auf der Bundesstraße 158 zwischen Ahrensfelde und Werneuchen einschließlich der Ortsdurchfahrten von Ahrensfelde, Ahrensfelde/Ortsteil Blumberg und Werneuchen/Ortsteil Seefeld angeordnete Radwegbenutzungspflicht (diverse Zeichen 240 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 Satz 1 StVO in Ein- und Zweirichtungsanordnung) sowie den Widerspruchsbescheid des Beklagten vom 14. Oktober 2011 aufzuheben.



Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Er verteidigt die angefochtenen Bescheide und trägt ergänzend vor: Nach der aktuellen ERA 2010 seien außer Orts straßenbegleitende Radwege sinnvoll, wenn das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen bei über 2.500 Kraftfahrzeugen binnen 24 h bei 100 km/h oder über 4.000 Kraftfahrzeugen in 24 h bei 70 km/h liege. Diese tägliche Verkehrsbelastung habe bereits im Jahr 2010 erheblich höher gelegen. In Anbetracht der außer Orts geltenden Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h bzw. 100 km/h und des hohen Gefahrenpotentials entlang der maßgeblichen Strecke aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens sei in diesen Bereichen ein Pflichtradwege anzuordnen. Bei der B 158 in der Ortslage Ahrensfelde handle es sich um die stärkste befahrene Straße des Landkreises mit durchschnittlich 20.175 Kraftfahrzeugen (Verkehrszählung 2013) pro Tag. Innerorts bestehe die besondere Gefahrenlage in der Ortslage Ahrensfelde aufgrund des überdurchschnittlichen Verkehrsaufkommens, dem Unfallgeschehen auf der Straße, den vielen Lichtsignalanlagen und dem engen Verkehrsraum für alle Teilnehmer. Die in der ERA angegebene Richtzahl von 1.000 Kfz stündlich werde teilweise deutlich überschritten. Dabei sei zu beachten, dass die ERA nicht die dauerhafte und jederzeit stündliche Belastung von 1.000 Fahrzeugen meine. Eine solche Zahl sei in Deutschland an keiner Straße vorhanden. Der Anteil des Schwerlastverkehrs liege in den Tagesstunden durchschnittlich bei ca. 10 %. Die Möglichkeit, den Radfahrern die Benutzung des Gehweges mittels des Zeichens 239 i. V. m. dem Zusatzzeichen 1022-10 einzuräumen, komme ggfs. in Betracht. In der Ortslage Blumberg bestehe die besondere Gefahrenlage aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, der Unfalllage, der hohen Geschwindigkeiten und der zusätzlich angebrachten Schutzplanken. Am Lennépark bestehe aus der Richtung Bad Freienwalde ein Gefälle. Eine elektronische Verkehrszählung im Juni 2013 habe ergeben, dass im Bewertungszeitraum über 20 % aller Kraftfahrzeuge die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts um mehr als 9 km/h überschritten. Bei einem Verkehrsaufkommen von ca. 13.000 Fahrzeugen pro Tag berge dies zusätzliche Gefahren. Zwischen Lennépark und dem Ortsausgang Blumberg bestehe eine Unfallhäufungslinie. In der Ortslage Seefeld hinter dem Bahnübergang begründe die



hohe Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs eine größere Gefahr auf der Fahrbahn, als auf dem separat geführten Geh- und Radweg. Außerorts und zum Teil auch innerorts befinde sich keine Straßenbeleuchtung.

Das Gericht hat am 11. Juni 2014 Beweis erhoben durch Inaugenscheinnahme des Radwegs im streitgegenständlichen Bereich. Insoweit wird auf die Niederschrift nebst den gefertigten Fotos und die gefertigte DVD Bezug genommen. Das Gericht hat mit Beschluss vom 25. September 2014 das Verfahren bezüglich der Ortslage Werneuchen abgetrennt, nachdem die Beteiligten insoweit den Rechtsstreit in der mündlichen Verhandlung vom 31. Juli 2014 übereinstimmend für erledigt erklärt haben (vgl. 2 K 1035/14).

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die Streitakte und den beigezogenen Verwaltungsvorgang des Beklagten Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

Mit Einverständnis der Beteiligten konnte das Gericht ohne (weitere) mündliche Verhandlung entscheiden (§ 101 Abs. 2 VwGO).

Die zulässige Anfechtungsklage ist in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang teilweise begründet und verletzt den Kläger insoweit in seinen Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).


Rechtsgrundlage der angefochtenen Verkehrsregelungen ist § 45 Abs. 1 S. 1 i. V. m. Abs. 9 S. 2 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Danach können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten, wobei Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden dürfen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Die Radwegebenutzungspflicht nach Zeichen 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) ist 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 (BVerwG vom 18.11.2010 – 3 C 42/09 -). Nach § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO 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. 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). § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO setzt für Verbote und Beschränkungen des fließenden Verkehrs eine Gefahrenlage voraus, die - erstens - auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist und - zweitens - das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter (hier insbesondere: Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern sowie öffentliches und privates Sacheigentum) erheblich übersteigt (BVerwG, Beschluss vom 5. April 2001, Buchholz 442.151 § 45 StVO Nr. 41 und vom 23. September 2010, SVR 2010, 476). In solchen Fällen dient die Trennung von motor- und muskelbetriebenen Fahrzeugen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs (vgl. BVerwG, Beschluss vom 31. Mai 2001 Buchholz 442.151 § 2 StVO Nr. 2).

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts können besondere örtliche Verhältnisse in diesem Sinne insbesondere in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke, witterungsbedingten Einflüssen, der dort anzutreffenden Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein. Dass für die Beurteilung ein ganzes Bündel von Faktoren von Bedeutung ist, bestätigt die allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO). Danach kommt die Anlage von Radwegen im Allgemeinen dort in Betracht, wo es die Verkehrssicherheit, die Verkehrsbelastung und der Verkehrsablauf erfordern (vgl. Urteil vom 18. November 2010 – 3 C 42/09 – Rn. 26, zitiert nach juris). Maßgebend ist insoweit, ob die Mitbenutzung der Fahrbahn durch Radfahrer zu einer Gefährdungssituation im Sinne von § 45 Abs. 9 S. 2 StVO führen würde, die auch mit Blick auf den Ausbauzustand des Radweges nicht hinnehmbar ist (BVerwG, Beschluss vom 16. April 2012 – 3 B 62/11 -, zitiert nach juris).




Für die Wertung, ob die in § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO vorausgesetzte besondere Gefährdungslage vorliegt, kann auch auf Empfehlungen für Radverkehrsanlagen zurückgegriffen werden (BVerwG, Beschluss vom 16. April 2012 – 3 B 62/11 -, juris, Rdnr. 16; VGH München, Urteil vom 06. April 2011 – 11 B 08.1892 -, juris).

Ausgehend von diesen Grundsätzen erweist sich danach die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht innerhalb der geschlossenen Ortschaften Ahrensfelde, Blumberg und Seefeld-Löhme als rechtswidrig. In diesen Ortsdurchfahrten beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Allgemein gilt, dass nach Ziffer II Nr.1 der Verwaltungsvorschrift zu § 2 Abs. 4 Satz 3 und 4 (VwV, § 2 Abs. 4 Satz 3 und 4) die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden ist und deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden soll. Nach Ziffer II. Nr. 2 VwV zu Abs. 4 Satz 3 und Satz 4 kann auf baulich angelegten Radwegen nach sorgfältiger Prüfung die Benutzungspflicht auch für den Radverkehr in Gegenrichtung mit Zeichen 237, 240 oder 241 oder ein Benutzungsrecht durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (1022-10) angeordnet werden. Gemäß Ziffer II. Nr. 3 VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 3 und 4 kommt eine Benutzungspflicht in der Regel außerhalb geschlossener Ortschaften, eine Benutzungsrecht innerhalb geschlossener Ortschaften in Betracht. Ein danach grundsätzlich unzulässiger beiderseitiger, gemeinsamer Radweg gem. Zeichen 240 findet sich zunächst teilweise in Ahrensfelde. Der Stellungnahme des Polizeipräsidiums Polizeidirektion Ost, Schutzbereich Barnim vom 12. August 2011 ist darüber hinaus zu entnehmen, dass gegen die gemeinsame Benutzungspflicht des gemeinsamen Fuß- und Radweges durch Radfahrer und Fußgänger in Ahrensfelde aus polizeilicher Sicht Bedenken bestehen, da diese nicht immer zu einem konfliktfreien Verkehrsablauf führe, so dass die Radwegführung neu beurteilt werden möge. Im Übrigen wurde anlässlich des Ortstermins am 11. Juni 2014 festgestellt, dass die Breite des gemeinsamen Rad- und Fußweges in Ahrensfelde entgegen II Nr. 2.a) bb) VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 2 – mindestens 2,50 m - teilweise nur 1,05 m beträgt. Auch die Verkehrsbelastung rechtfertigt keine Anordnung der Radwegbenutzungspflicht. Ausgehend von der ERA 2010 ist erst bei einer Verkehrsbelastung von 1.000 Kfz pro Stunde bzw. 24.000 Kfz in 24 h von einer überdurchschnittlichen Gefährlichkeit der Fahrbahnbenutzung für Radfahrer auszugehen (VG Berlin, Urteil vom 15. Mai 2014 – VG 11 K 416.12 -). Maßgeblich ist danach das



durchschnittliche Verkehrsaufkommen pro Tag. Hingegen kommt es nicht darauf an, dass die Zahl von 1000 Kfz pro Stunde tagsüber teilweise überschritten wird. Die maßgebliche Verkehrsbelastung wird hier ausweislich der vom Beklagten vorgelegten Verkehrsdatenauswertung der Dauerzählstellen Brandenburg für das Jahr 2013 in Ahrensfelde nicht erreicht. Danach betrug der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) in von Montag bis Sonntag 20.775 Kraftfahrzeuge bzw. von Montag bis Freitag 21.923 Kraftfahrzeuge. Im Hinblick auf den Schwerverkehr wurden von Montag bis Sonntag 1.206 Fahrzeuge und von Montag bis Freitag 1.640 Fahrzeuge gezählt, was eine Schwerverkehrsanteilsquote von 5,81 % bzw. 7,48 % ergibt. Diese Verkehrsbelastung rechtfertigt insgesamt noch nicht die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht durch das Zeichen 240. In den Ortslagen Blumberg und Seefeld-Löhme befindet sich ebenfalls ein grundsätzlich unzulässiger Zweirichtungsradweg. In Blumberg wurde des Weiteren beim Ortstermin festgestellt, dass der gemeinsame Radweg teilweise nicht die erforderliche Breite von 2,50 m aufweist (Ziffer II Nr. 2 a) bb) VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 2), sondern an der gemessenen Stelle nur 1,70 m. Hinsichtlich Seefeld-Löhme ist hinzuzufügen, dass dort zunächst in Richtung Werneuchen vom Ortseingangsschild bis zum Bahnübergang keine Radwegbenutzungspflicht besteht und der Radfahrerverkehr auf der Fahrbahn erfolgt. Erst ab dem Bahnübergang wird ein beidseitiger gemeinsamer Radweg angeordnet. Zutreffend weist der Kläger darauf hin, dass dies angesichts der gleichen Verkehrsbelastung nicht nachvollziehbar ist. Zudem fehlen in Seefeld-Löhme die nach Ziffer II. Nr. 3. VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 3 und 4 erforderlichen Querungshilfen in Fahrtrichtung Werneuchen in der Ortsmitte und in Richtung Ahrensfelde am Ortsausgang. Sofern der Beklagte auf die Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit innerorts hinweist, ist dem durch Verkehrsüberwachungsmaßnahmen entgegenzutreten. Auch nach dem anlässlich des Ortstermins gewonnenen Eindruck ist eine besondere Gefährdung für Radfahrer in den Ortsdurchfahrten, der nur durch die Anordnung des Zeichens 240 bzw. unter Freigabe linker Radwege begegnet werden könnte, nicht erkennbar geworden. Soweit der Beklagte sich auf ein erhöhtes Unfallgeschehen beruft, hat er den Radfahrerbezug bzw. die Notwendigkeit des Zeichens 240 und eines beidseitigen Radweges insoweit nicht substantiiert dargelegt. Den Bedenken des Beklagten kann innerorts dadurch Rechnung getragen werden, dass bei einem Verbleib des Geh- und Radwegs die Anordnung des Zeichens 239 i. V. m. dem Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) erfolgt.



Im Übrigen ist die Klage nicht begründet. Soweit auf der streitgegenständlichen Strecke außerhalb geschlossener Ortschaften eine Radwegbenutzungspflicht angeordnet wurde, ist dies rechtmäßig und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten. Der Beklagte hat zwar insoweit keine konkreten Unfallzahlen nachgewiesen, die im Hinblick auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, Urteil vom 18. November 2010 – 3 C 42.09 –, die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht rechtfertigen könnten. Dem Kläger ist auch zuzugeben, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h außerhalb geschlossener Ortschaften den Regelfall darstellt, und für sich genommen keine qualifizierte Gefahrenlage darstellt.

Das Bundesverwaltungsgericht hat jedoch im Urteil vom 16. April 2012 – 3 B 62.11 – klargestellt, dass für die Bewertung des Gefährdungspotentials die ERA als Entscheidungshilfe herangezogen werden kann. Danach ergibt sich vorliegend die besondere Gefahrenlage aus der auf der hier maßgeblichen Strecke anzutreffenden Verkehrsbelastung i. V. m. den jeweiligen Höchstgeschwindigkeiten von 70 bzw. 100 km/h. Nach der ERA 2010 (Radverkehr auf Landstraßen, Tabelle 19) sind demnach straßenbegleitende Radwege sinnvoll, wenn das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen bei Landstraßen nach Entwurfsklasse 3 - wie hier - über 2.500 Kraftfahrzeugen in 24 Stunden bei 100 km/h oder 4.000 Kraftfahrzeugen in 24 Stunden bei 70 km/h liegt. Diese Richtwerte werden vorliegend um ein Vielfaches überschritten. So war im Jahr 2010 eine tägliche Verkehrsbelastung von ca. 20.773 Fahrzeugen im Bereich Ahrensfelde, ca. 20.000 Fahrzeugen im Bereich Blumberg, ca. 11.000 bis 12.000 Fahrzeugen im Bereich Werneuchen und ca. 15.000 Fahrzeuge im Bereich Blumberg und Seefeld zu verzeichnen. Wenn die ERA bei der genannten Verkehrsbelastung eine Empfehlung ausspricht, so ist es gerechtfertigt, bei einer derartigen Überschreitung dieser Richtwerte von einer qualifizierten Gefahrenlage für den Radverkehr auszugehen. Es entspricht der bisherigen Rechtsprechung der Kammer (vgl. Urteil vom 13. Mai 2013 – VG 2 K 643/11 -), wonach die Straßenverkehrsbehörde ggfs. derartige Gefahren nicht durch konkrete Unfallzahlen belegen muss und vor einem Tätigwerden in der Gestalt des Verbots der Fahrbahnbenutzung durch Radfahrer nicht erst den Eintritt von Unfällen abzuwarten braucht. Das Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 23. September 2010 – 3 C 32/09 –, zitiert nach juris) hat insoweit ausgeführt:

„Unfälle beruhen in der Regel auf einer Mehrzahl von Faktoren, die sowohl subjektiver (Fahrerverhalten) wie objektiver Art (Streckencharakter und Verkehrsverhältnisse) sein können. Auch für die Streckeneigenschaften und die Verkehrsverhältnisse ihrerseits sind - wie bereits gezeigt - eine Reihe von Umständen (mit-)bestimmend. Angesichts dessen wird sich in der konkreten Situation eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit vermehrter Schadensfälle kaum je dartun lassen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass es bei Verkehrsbeschränkungen und -verboten im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO regelmäßig - bei solchen zur Unfallvermeidung wie den hier in Rede stehenden Lkw-Überholverböten immer - um die Abwehr von Gefahren für Leib und Leben und bedeutende Sachwerte geht. Nach den allgemeinen Grundsätzen des Gefahrenabwehrrechts ist jedoch, wenn derart hochrangige Rechtsgüter betroffen sind, ein behördliches Einschreiten bereits bei einer geringeren Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts zulässig und geboten. Eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit wird daher von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO nicht gefordert. Die Vorschrift setzt nur - aber immerhin - eine das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts voraus. Erforderlich ist somit eine entsprechende konkrete Gefahr, die auf besonderen örtlichen Verhältnissen beruht.“

Zusätzlich zu dem erhöhten Verkehrsaufkommen verbunden mit der hohen Geschwindigkeit kommt hinzu, dass auf der hier streitgegenständlichen Strecke größtenteils keine Straßenbeleuchtung besteht, was eine Fahrbahnbenutzung durch Radfahrer außer Orts nachts noch gefährlicher macht. Damit ist von einer qualifizierten Gefahrenlage außer Orts auszugehen. An dieser Einschätzung ändert auch nichts, dass hinter Werneuchen keine Radwegbenutzungspflicht mehr besteht. Dies führt nicht zu dem zwingenden Schluss, dass die vor Werneuchen bestehende Radwegbenutzungspflicht rechtswidrig ist. Dieser Umstand kann auf mehreren Gründen beruhen. Einerseits ist denkbar, dass eine entsprechende Anordnung auch hier rechters wäre, andererseits ergibt sich von Ahrensfelde bis nach Werneuchen eine abnehmende Verkehrsbelastung (Ahrensfelde 20.175 Kfz, Werneuchen 11.000 - 12.000 Kfz), so dass hinter Werneuchen eine Radwegbenutzungspflicht möglicherweise für nicht dringlich gehalten wird. Dieser Frage brauchte das Gericht nicht weiter nachzugehen.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 155 Abs. 1 Satz 1 VwGO. Die Entscheidung zur Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 VwGO i. V. m. §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen dieses Urteil steht den Beteiligten die Berufung zu, wenn sie von dem Oberverwaltungsgericht zugelassen wird.

Die Zulassung der Berufung ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des vollständigen Urteils zu beantragen. Der Antrag ist bei dem Verwaltungsgericht Frankfurt (Oder), Logenstraße 13, 15230 Frankfurt (Oder), schriftlich einzulegen. Er kann stattdessen auch in elektronischer Form bei der elektronischen Poststelle des Verwaltungsgerichts Frankfurt (Oder) eingereicht werden, wenn das elektronische Dokument mit einer qualifizierten elektronischen Signatur im Sinne des Signaturgesetzes versehen ist (siehe zu diesem Einreichungsverfahren die Erläuterungen unter www.erv.brandenburg.de). Der Antrag muss das angefochtene Urteil bezeichnen. Innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung des vollständigen Urteils sind die Gründe darzulegen, aus denen die Berufung zuzulassen ist. Die Begründung ist, soweit sie nicht bereits mit dem Antrag vorgelegt worden ist, bei dem Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Hardenbergstraße 31, 10623 Berlin, schriftlich oder in elektronischer Form mit einer qualifizierten elektronischen Signatur im Sinne des Signaturgesetzes auf dem unter www.berlin.de/erv veröffentlichten Kommunikationsweg einzureichen.

Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für den Antrag auf Zulassung der Berufung. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte und Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz mit Befähigung zum Richteramt zugelassen. Darüber hinaus können auch die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 der Verwaltungsgerichtsordnung bezeichneten Personen und Organisationen auftreten. Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt vertreten lassen; das Beschäftigungsverhältnis kann auch zu einer anderen Behörde, juristischen Person des öffentlichen Rechts oder einem der genannten Zusammenschlüsse bestehen. Richter dürfen nicht vor dem Gericht, ehrenamtliche Richter nicht vor einem Spruchkörper auftreten, dem sie angehören.

Bierbaum

Ausgefertigt

Lücke

Verwaltungsgerichtsbeschäftigte als
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

