



Rechtsanwalt Christoph Herrmann, Warthestraße 70, 12051 Berlin

An  
Verwaltungsgericht Potsdam  
Friedrich-Ebert-Straße 32  
  
14469 Potsdam

Berlin, 11. August 2014

**Klage**

des Rechtsanwalts Christoph Herrmann, Warthestraße 70, 12051 Berlin – Klägers -

gegen

den Landrat des Landkreises Potsdam-Mittelmark, Niemöllerstraße 1,  
14806 Bad Belzig – Beklagter -

Beim Beklagten zuständig: Fachbereich Sicherheit, Ordnung und Verkehr, Fachdienst  
Straßenverkehrsbehörde/Verkehrsüberwachung  
Aktenzeichen: 2009O00298 / 220017

wegen Straßenverkehrsrecht

Der Kläger beantragt,

die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht auf der K6903 zwischen dem Ortsausgang  
Schenkenhorst und dem Kreisverkehr L79 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids  
vom 23.07.2014 aufzuheben.

**Begründung**

1.

1.1.

Der Kläger fährt viel Fahrrad, gern und immer mal wieder auch auf der K6903. Auf der Straße herrscht wenig Verkehr. Zwischen Ortsausgang Schenkenhorst und dem Kreisverkehr mit der L79 (1,4 Kilometer, markiert auf dem als

Anlage K1 (nur für das Gericht)

beigefügten Landkartenausschnitt) ist die Fahrbahn vor einiger Zeit erneuert worden. Sie ist



- 2 -

rund sechs Meter breit. Abgesehen von einer weit geschwungenen Kurve rund 300 Meter vor dem Kreisverkehr verläuft sie gerade. Rechts und links neben der Fahrbahn stehen hochstämmige Bäume. Die Sicht ist gut. Von jeder Stelle der Fahrbahn aus sind die nächsten mindestens 200 Meter und meist mehr uneingeschränkt überschaubar. Es gibt abgesehen von einer Einfahrt gleich beim Ortsausgang Schenkenhorst in Richtung Nudow keine Abzweigungen oder Einmündungen. Der Verkehr ist schwach. Die K6903 benutzen in erster Linie die Bewohner, Landwirte und Gewerbetreibenden der anliegenden Ortschaften. Viele Jahre lang befuhren Auto-, Fahrrad-, Traktor-, Liefer- und Lastwagenfahrer die K6903 auch zwischen Schenkenhorst und der L79 gemeinsam. Nur ganz selten mussten Kraftfahrer bremsen, weil sie auf einen Radfahrer auffuhren und ihn wegen Gegenverkehr nicht sofort überholen konnten. Unfälle mit Beteiligung von Fahrradfahrern ereigneten sich nicht.

Der Straßenbaulastträger ließ an der K6903 zwischen Schenkenhorst und L79 im Zuge der Erneuerung der Fahrbahn zusätzlich einen separaten Rad- und Gehweg bauen. Er verläuft parallel zur Fahrbahn auf der von Schenkenhorst aus gesehen linken Seite der Fahrbahn. Der Beklagte ordnete die Radwegbenutzungspflicht an und ließ an beiden Enden des Radwegs das Verkehrszeichen „Gemeinsamer Rad- und Gehweg“ (240) mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer beide Richtungen“ aufstellen.

Vor allem an Wochenenden und bei schönem Wetter nutzen den neuen Weg in beiden Richtungen Radfahrer, die mit sehr unterschiedlicher Geschwindigkeit unterwegs sind. Hinzu kommen Skater und Fußgänger, zum Teil begleitet von Kindern und/oder Hunden.

Die als

Anlage K2 und K3 (nur für das Gericht)

beigefügten Foto-Abzüge zeigen die örtlichen Verhältnisse, wie sie sich im Herbst 2013 dargestellt haben. Standort und Richtung, in der der Kläger die Fotos aufgenommen hat, sind jeweils auf dem Abzug vermerkt.

Der Kläger stieß erstmals im September 2012 auf den benutzungspflichtigen Radweg an der K6903. Er legte mit Schreiben vom 11.01.2013 Widerspruch ein. Der Beklagte ordnete für den fraglichen Abschnitt der K6903 in beiden Richtungen die Begrenzung der höchstzulässigen Geschwindigkeit auf 70 Stundenkilometer an. Die entsprechenden Schilder stellte der Straßenbaulastträger während des Widerspruchsverfahrens auf. Zuvor war die Geschwindigkeit in Fahrtrichtung Schenkenhorst jenseits der allgemeinen Regeln nicht und in Richtung L79 auf 80 Stundenkilometer begrenzt. Mit Bescheid vom 23.07.2014

Anlage K4 (nur für das Gericht)

wies der Beklagte den Widerspruch des Klägers zurück. Er behauptet, dass der Straßenverlauf unübersichtlich sei und dass Leben und Gesundheit nicht nur von Fahrradfahrern durch die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht gefährdet wären. Die schlechten Sichtverhältnisse würden bei Nebel und Sonnenschein noch verstärkt. Wegen der Bäume am Straßenrand könnten Fahrzeuge bei Gefahr nicht auf den Seitenstreifen ausweichen. Im Jahr 2014 sei ein Rennradfahrer auf ein auf der Fahrbahn parkendes Auto aufgefahren und habe sich leicht verletzt.

Die Auswertung von Unfallstatistiken zeigt, dass die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht

- 3 -

- 3 -

generell kaum geeignet ist, die Verkehrssicherheit für Radfahrer zu erhöhen. Für Radwege mit Gegenverkehr belegt im Gegenteil eine großangelegte Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ein erhöhtes Risiko von Unfällen. So berichtet es die BASt auf S. 69 und 70 f. in Heft V 184, das der Kläger in den entscheidenden Auszügen als

Anlage K5 (nur für das Gericht)

beifügt. 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.

2.

Die Klage ist zulässig und begründet.

2.1.

Die Klage ist als Anfechtungsklage gegen einen belastenden Verwaltungsakt in Form einer Allgemeinverfügung zulässig. Insbesondere hat der Kläger rechtzeitig Widerspruch eingelegt. Die Frist dafür beträgt bei einer Allgemeinverfügung ohne Rechtsbehelfsbelehrung gem. §§ 70 Abs. 2, 58 Abs. 2 VwGO ein Jahr und begann, als der Kläger erstmals im September 2012 auf das Verkehrszeichen traf (vgl. BVerwG, Urt. Vom 23.09.2010, Az. 3 C 37/09 Leitsatz).

2.2.

Die Klage ist begründet. Die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht in der Gestalt des Widerspruchsbescheids ist rechtswidrig und verletzt den Kläger dadurch in seinen Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

Rechtsgrundlage für die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht sind die §§ 2 Abs. 4 S. 2; 41 Abs. 2 Nr. 5 Zeichen 240 StVO; § 45 Abs. 1 S. 1 und Abs. 9 S. 2 StVO. Nach § 45 Abs. 1 S. 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten. Gemäß § 45 Abs. 9 S. 2 StVO dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs erheblich übersteigt. § 45 Abs. 9 S. 2 StVO setzt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 18. November 2010, Az. 3 C 42/09) 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 und insbesondere Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern erheblich übersteigt. Liegen diese Voraussetzungen nicht vor, darf die zuständige Straßenverkehrsbehörde keine Radwegbenutzungspflicht anordnen, auch wenn sie der Meinung ist, dass Radfahrer auf dem Radweg sicherer unterwegs sind als gemeinsam mit den Autos auf der Fahrbahn.

- 4 -



- 4 -

#### 2.2.1.1.

Auf der K6903 zwischen Schenkenhorst und L79 liegt schon keine Gefahrenlage aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse im Sinne von § 45 Abs. 9 S. 2 StVO vor. Solche besonderen örtlichen Verhältnisse können nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts insbesondere in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke, witterungsbedingten Einflüssen, der dort anzutreffenden Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein.

Ausgangspunkt für die Feststellung besonderer örtlicher Verhältnisse ist der Vergleich mit sonst üblichen örtlichen Verhältnissen (vgl. BVerwG, Beschl. v. 04.07.2007, Az. 3 B 79/06 juris-Rz. 6 und Urt. v. 05.04.2001, juris-Rz. 30). Soweit die Situation durchschnittlichen Verhältnissen entspricht, sind die allgemeinen Vorgaben der Straßenverkehrsordnung maßgeblich und ist keine davon abweichende Verkehrsregelung anzuordnen. Um eine solche zu rechtfertigen, müssen besondere Umstände vorliegen, die den Schluss auf gegenüber der Normalsituation erheblich erhöhte Risiken erlauben. Die Normalsituation sind Landstraßen mit typischer Verkehrsbelastung, durchschnittlicher Zahl von Abzweigungen, Kreuzungen und Kreisverkehren und bis zu 100 Kilometer schnellem Autoverkehr. Die K6903 weist gegenüber durchschnittlichen Landstraßen vergleichbare Sichtverhältnisse auf, ist weniger kurvig, weit weniger stark und schnell befahren und gibt es im fraglichen Streckenabschnitt keine Abzweigungen, Kreuzungen oder Einmündungen. Die Alleebäume entlang der Strecke stellen für Radfahrer keine erhebliche Gefahr dar. Dass sie ein Ausweichen von Autofahrern auf den Seitenstreifen ausschließen, ist auch kein Umstand, der die Annahme besonderer örtlicher Verhältnisse rechtfertigt. An Landstraßen ist es wegen Leitplanken, Bäumen, Böschungen und Hängen auch sonst nur ausnahmsweise möglich, bei Gefahr auf den Seitenstreifen auszuweichen.

#### 2.2.1.2.

Es liegt auch keine gegenüber dem allgemein mit der Teilnahme am Straßenverkehr verbundenen Risiko erheblich erhöhte Gefahr vor. Eine solche ist nur anzunehmen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass mit gegenüber durchschnittlichen Landstraßen erhöhter Wahrscheinlichkeit Rechtsgüter der Straßenverkehrsordnung wie die Sicherheit und die Leichtigkeit des Verkehrs erheblich beeinträchtigt werden (vgl. BVerwG, Urt. v. 23.09.010, Az. 3 C 32/09, juris-Rz. 23). Dabei kommt der Unfallhäufigkeit in der Vergangenheit eine besondere Bedeutung zu (ebd. juris-Rz. 26 u. 27 sowie schon Urt. v. 13.12.1974, Az. VII C 19.71, juris-Rz. 20 u. 21. Vgl. auch BayVG, Urt. v. 29.07.2009, Az. 11 B 08.481 juris-Rz. 53) Angesichts der geringen Zahl an Kraftfahrzeugen auf der K6903, der klaren Verkehrsführung, der trotz der Bäume am Straßenrand guten Sichtverhältnisse, der auf 70 Stundenkilometer begrenzten höchstzulässigen Geschwindigkeit ist Radfahren auf der K6903 weitaus weniger gefährlich als an so ziemlich jeder anderen Landstraße. Dementsprechend hat es über all die Jahre, während der es an der K6903 zwischen Schenkenhorst und L79 keinen Radweg gab, soweit bekannt nie einen Unfall mit Beteiligung von Radfahrern gegeben, obwohl die Strecke bei Radfahrern aus der Umgebung beliebt war und häufig von ihnen befahren wurde. Der Auffahrunfall eines Rennradfahrers auf ein parkendes Fahrzeug in diesem Jahr beruht nicht auf den örtlichen Verhältnissen, sondern auf dem individuellen Versagen der Beteiligten. Der Autofahrer durfte auf der Landstraße außerhalb der geschlossenen Ortschaft nicht parken. Der Radfahrer hat gegen das Sichtfahrgebot verstoßen.

#### 2.2.2.

Selbst wenn eine qualifizierte Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 S. 2 StVO vorläge, dürfte die Pflicht, die an der K6903 errichteten Radwege zu benutzen, nicht angeordnet werden. Sie

- 5 -



- 5 -

ist nach den Ergebnissen der Unfallforschung durch das Bundesamt für Straßenwesen 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 bereits zitierten Ergebnissen der BAST-Untersuchung zum Thema benutzen viele Radfahrer wegen der aus ihrer subjektiven Sicht dort höheren Sicherheit Radwege auch dann, wenn sie nicht Benutzungspflichtig sind (Anlage K 5, S. 108). Bei der Ausübung des Ermessens hat der Beklagte auf jeden Fall § 45 Abs. 9 S. 1 StVO übergangen. Danach ist eine Radwegbenutzungspflicht nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.

( Rechtsanwalt Christoph Herrmann )