

Verwaltungsgericht Cottbus  
Vom-Stein-Straße 27  
03050 Cottbus

Cottbus, den 24. Februar 2014

- 1. Kammer -

In dem verwaltungsgerichtlichen  
Verfahren

Az.: VG 1 L 288/13



Ortstermin - Erörterungstermin –  
Nichtöffentliche Sitzung  
Treffpunkt: Shell-Tankstelle an der  
L 401 in Wildau

Antragstellers,

gegen

den Landrat des Landkreises Dahme-  
Spreewald, Straßenverkehrsamt,  
Fontaneplatz 10, 15711 Königs  
Wusterhausen,

Anwesend:

Vorsitzender Richter am  
Verwaltungsgericht Vogt als  
Berichterstatter

Antragsgegners,

Termin des Ortstermins: 09.30 Uhr

Beginn des Ortstermins : 09.30 Uhr  
Ende des Ortstermins: 11.44 Uhr

erscheinen nach Aufruf der Sache:

**1. für den Antragsteller:**  
der Antragsteller persönlich,

Von der Hinzuziehung einer  
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle  
für die Protokollführung wird  
abgesehen. Der Inhalt des Protokolls  
wird mit einem Tonaufnahmegerät  
vorläufig aufgezeichnet.

**2. für den Antragsgegner:**  
Herr Hartfelder als Amtsleiter des  
Straßenverkehrsamtes, Frau Keil vom  
Straßenverkehrsamtes des  
Antragsgegners und Frau Böttcher  
vom Rechtsamt des Antragsgegners.

Der Ortstermin beginnt gegenüber des Autohauses Wernecke sowie der Shell-Tankstelle auf einem gemeinsamen Rad-Fußweg. Vor der Autobahnüberführung Richtung Königs Wusterhausen befindet sich ein Verkehrsschild, das das Ende dieses gemeinsamen Rad- und Fußweges anzeigt. Wir gehen nach dem Kreisverkehr in die Richard-Sorge-Straße und benutzen dabei den gemeinsamen



Rad- und Gehweg, der etwa eine Breite von 2 bis 2,50 Meter aufweist. Hinsichtlich des 2 bis 2,50 m breiten Rad- bzw. Gehweges handelt es sich um eine im Zuge der Neuerrichtung des Kreisverkehrs errichtete Baulichkeit, die nach etwa 100 Metern an eine nicht sanierte Fahrbahn anschließt, die eine unterschiedliche Breite aufweist und ersichtlich nicht neu hergestellt wurde. Dieser Bereich, den der Antragsteller als „unzumutbar und zugeparkt“ beschrieben hat, weist teilweise relativ tiefe Schlaglöcher und Unebenheiten auf. Der Asphalt ist teilweise auf mehreren Metern weggebrochen. Der benutzbare Radweg endet vor dem Gebäude Richard-Sorge-Straße 3, dort befindet sich lediglich ein Fußweg sowie eine nicht ausgebaute Abstellfläche für Pkw. Wir befinden uns nunmehr im Bereich der „Ausbaustufe 0“, Kreuzung Karl-Marx-Straße/Richard-Sorge-Straße in einer „Verkehrsinsel“. Zwischen Geh- und Radweg befindet sich das Verkehrszeichen 241 – getrennter Rad- und Gehweg. Auf der gegenüberliegenden Seite Kreuzung Karl-Marx-Straße/Richard-Sorge-Straße Richtung Königs Wusterhausen befindet sich dann das Zeichen – getrennter Rad-/Fußweg – Zeichen 241 – Ende. Der getrennte Rad- und Fußweg ist mit den gleichen Pflasterplatten belegt. Er wird durch kleineres Steinmaterial optisch voneinander getrennt. An den Radweg links grenzt ein Grünstreifen an, des Weiteren befinden sich neben der Fahrbahn Parkbuchten, jeweils für einzelne Fahrzeuge. An der Kreuzung Karl-Marx-Straße/Kastanienstraße befindet sich ein weiteres Verkehrszeichen 241. In Höhe der Oberschule in der Karl-Marx-Straße befindet sich ein Verkehrszeichen, womit das Verbot des Parkens auf der Straße aufgehoben wird. Parkbuchten für einzelne Fahrzeuge befinden sich zuletzt vor dem Haus Karl-Marx-Straße 97. An der Kreuzung Breite Straße/Karl-Marx-Straße befindet sich ein weiteres Verkehrszeichen 241 in der „Mittelinsel“ zwischen Geh- und Radweg. Hinter dem Stichkanal Kreuzung Karl-Marx-Straße/Friedrich-Engels-Straße befindet sich ein weiteres Verkehrszeichen 241. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite in Höhe des ALDI-Supermarktes bzw. der Stadtbibliothek befindet sich das Verkehrszeichen 237 (Benutzungspflicht für den Radweg). Auf Befragen des Berichterstatters, wann das Verkehrszeichen 237 errichtet worden ist, erklärt Frau Keil vom Straßenverkehrsamt des Antragsgegners, sie könne die Frage heute ohne entsprechende Unterlagen nicht genau beantworten, meine aber, dass das Verkehrszeichen bereits vor etwa fünf Jahren errichtet worden ist. Der Antragsteller, [REDACTED] erklärt auf Befragen des Berichterstatters, er befahre die Strecke Richtung Königs Wusterhausen üblicherweise, indem er von der Friedrich-Engels-Straße (Gemeindestraße), verkehrsberuhigter Bereich, auf die Karl-Marx-Straße einfahre. Das Zeichen 237 habe er erst im Zuge der Vorbereitung seiner Antragstellung vor dem Verwaltungsgericht bemerkt. Der Ortstermin wird um 10.15 Uhr vor dem Rathaus der Gemeinde Wildau unterbrochen.

Der Ortstermin wird um 10.21 Uhr in Raum 119 der Stadtverwaltung Wildau fortgesetzt.

Eingangs des Erörterungstermins trägt der Berichterstatter den wesentlichen Inhalt der Akten vor. Auf Befragen des Berichterstatters erklären die Beteiligten, dass der Bericht keiner Berichtigung oder Ergänzung bedürfe.

Die Sach- und Rechtslage wird erörtert.

Der Erörterungstermin wird um 11.14 Uhr fortgesetzt.



Im Rahmen der Erörterung der Sach- und Rechtslage weist der Berichterstatter im Wesentlichen auf Folgendes hin: Hinsichtlich des Verkehrszeichens 237 werde das Gericht die Rechtzeitigkeit des Widerspruchs bzw. die Zulässigkeit des Eilantrages mit Blick darauf zu prüfen haben, dass das Verkehrszeichen nach Darlegung des Antragsgegners bereits seit Jahren aufgestellt ist. Im Übrigen weist das Gericht auf den Prüfungsmaßstab für einen Erfolg des Eilantrages nach § 80 Abs. 5 Satz 1 i. V. m. Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 VwGO und eine strengere Auffassung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg (Beschluss vom 26. Oktober 1994 – 5 S 2344/94 – juris) hin. Hinsichtlich der Anfechtung verkehrsbezogener Ge- und Verbote in Form von Verkehrszeichen ist wie bei Dauerverwaltungsakten regelmäßig maßgeblich die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der letzten tatsächengerichtlichen Verhandlung, mit der Folge, dass die Straßenverkehrsbehörde als auch der betroffene Bürger hinsichtlich der Prognose einer qualifizierten Gefahrenlage bis zum Abschluss der mündlichen Verhandlung neue, auch nachträglich entstandene Tatsachen vortragen kann, mit denen die Rechtmäßigkeit der Anordnung untermauert oder in Frage gestellt werden kann (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 23. September 2010 – BVerwG 3 C 37.08 – juris). Hinsichtlich der vorliegend im Streit stehenden Verkehrszeichen ergibt sich der Maßstab für deren Rechtmäßigkeit mithin aus der Verordnung zur Neufassung der Straßenverkehrsordnung vom 06. März 2013 (Bundesgesetzblatt I, Seite 367), konkret, § 45 Abs. 1, § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO sowie insbesondere § 45 Abs. 9 Satz 1 und 2 StVO. Danach sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist und – von hier nicht vorliegenden Ausnahmen abgesehen – dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Die Radwege-Benutzungspflicht nach den Zeichen 237, 240 und 241 ist eine Beschränkung des fließenden Verkehrs im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO setzt damit eine Gefahrenlage voraus, die auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist. Besondere örtliche Verhältnisse können in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke, witterungsbedingten Einflüssen der dort anzutreffenden Verkehrsbelastung – unter besonderer Berücksichtigung des Schwerlastverkehrs – und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 23. September 2010 – BVerwG 3 C 37.09 – juris). Hinzukommen muss, dass das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter (hier insbesondere Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern sowie öffentliches und privates Sacheigentum) erheblich überstiegen werden muss. In solchen Fällen dient die Trennung von motor- und muskelbetriebenen Fahrzeugen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Erforderlich ist mithin eine konkrete Gefahr, die auf den besonderen örtlichen Verhältnissen beruhen muss. Nach wohl überwiegender Rechtsprechung suspendiert § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO nicht vom Erfordernis einer konkreten Gefahr, sondern ermöglicht der Straßenverkehrsbehörde ein weitergehendes Ermessen im Rahmen der Frage, welche Maßnahmen zur Abwehrung der Gefahr geboten sind (vgl. OVG NW, Beschluss vom 19. Dezember 1995 – 25 B 2750/95 – juris und VG München, Beschluss vom 14. Januar 1997 – M 6 E 96.5970 – juris). Ob die von § 45 Abs. 9 Satz 2 geforderte besondere Gefahrenlage vorliegt, kann auch anhand der Empfehlungen Radverkehrsanlagen beurteilt werden, so jedenfalls das Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 16. April 2012 – BVerwG 3 B 62.11 –



juris, Rn. 20). Danach kann davon ausgegangen werden, dass das Erfordernis einer Trennung des Rad- vom Kraftfahrzeugverkehr bei Straßen im Belastungsbereich IV (bei zweistreifigen Straßen und Tempo 50 km/h) bei etwa 1.800 Kfz pro Stunde in der Regel gegeben ist und bei Straßen im Belastungsbereich III (bei Tempo 50 km/h etwa 1.000 Kfz pro Stunde) zu prüfen ist, ob aufgrund der Schwerverkehrsbelastung und Fahrbahnbreiten eine solche Trennung erforderlich ist. Demgegenüber gehen die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen davon aus, dass im Belastungsbereich I (bei Tempo 50 km/h etwa 400 Kfz pro Stunde) ein benutzungspflichtiger Radweg in der Regel nicht in Betracht komme und im Belastungsbereich II (bei Tempo 50 km/h etwa 800 Kfz pro Stunde) bei starkem Schwerlastverkehr, unübersichtlicher Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten in Betracht käme. Nach diesen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen soll ein Mischverkehr auf Fahrbahnen mit Breiten zwischen 6 und 7 m bei Kraftverkehrsstärken über 400 Kfz pro Stunde problematisch sein (vgl. unter 3.1 Seite 22). Vorliegend könne hinsichtlich des Erfordernisses eines besonderen örtlichen Verhältnisses lediglich angeführt werden, dass die Breite der Fahrbahn um die 6 m betrage. Die Witterungsbedingungen seien ebenso wie die Unfallzahl – vorgetragen werden 3 Unfälle in 3 Jahren auf der Fahrbahn unter Beteiligung vom Radfahrern, ohne dass Konkretes ersichtlich sei – vorliegend sicherlich nicht hinreichend aussagekräftig. Hinsichtlich des Geschwindigkeitsniveaus in der Karl-Marx-Straße sei aus den Unterlagen ein „unangemessenes Geschwindigkeitsniveau“ bei Beginn der Ausbaumaßnahme ersichtlich, nunmehr lägen hinreichende aussagekräftige Unterlagen über das Geschwindigkeitsniveau nicht vor. Zwar sei aus der Geschwindigkeitsmessung an der Verkehrsinsel vor dem S-Bahnhof Wildau ersichtlich, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in der Stadt nicht ausgeschöpft werde, hier sei allerdings zu berücksichtigen, dass die Geschwindigkeitsmessung direkt an der Verkehrsinsel über die Geschwindigkeit auf gerader Strecke nicht hinreichend aussagekräftig sei. Hinsichtlich der Verkehrsbelastung sei zu berücksichtigen, dass die Karl-Marx-Straße von 291 Kfz pro Stunde (Prognose 2020) sowie 305 Kfz pro Stunde (Verkehrszählung Verkehrsinsel) bzw. 366 Kfz pro Stunde (Verkehrszählung 2010) befahren werde – die Gesamtzahlen allerdings geteilt durch 24, insoweit merkt der Leiter des Straßenverkehrsamtes des Antragsgegners an, dass technische Regelungen nicht bestünden, das Straßenverkehrsamt allerdings die Gesamtzahl der Fahrzeuge durch 12 teile, so dass sich daraus die Spitzenstunde errechne. Das Gericht macht weiter darauf aufmerksam, dass – unterstellt eine qualifizierte Gefahrenlage liege angesichts der örtlichen Verhältnisse vor – die Straßenverkehrsbehörde über die Radwegebenutzungspflicht nach Ermessen zu entscheiden habe. Vorliegend lägen hinsichtlich des Verkehrszeichens 237 von vornherein keine Unterlagen vor, hinsichtlich der streitigen Verkehrszeichen 241 lasse die vorgelegte Unterlage Ermessenserwägungen nicht erkennen. Eine gänzliche Nachholung von Ermessenserwägungen unterliegt mit Blick auf § 114 Satz 2 VwGO Bedenken. Hinsichtlich der von Seiten des Antragstellers angesprochenen Zumutbarkeit des Radweges wird darauf aufmerksam gemacht, dass der vorliegende Radweg weder den Empfehlungen für Radverkehrsstraßen noch den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung zu § 2 StVO hinsichtlich der Mindestbreite von mindestens 1,50 m entspricht. Zwar habe das Bundesverwaltungsgericht mit Beschluss vom 16. April 2012 (BVerwG 3 B 62.11 – juris) entschieden, dass es besondere Umstände rechtfertigen könnten, von der Mindestbreite des Radweges abzugehen, es bedürfe allerdings der genauen Klärung anhand der Umstände des einzelnen Falles, ob hiervon vorliegend mit Blick auf die



Länge des Radweges ausgegangen werden könne (vgl. Bayerischer VGH, Beschluss vom 22. April 2013 – 11 B 1226.71 – juris).

Mit Blick auf die Schwierigkeit der Sach- und Rechtslage i. V. m. insbesondere dem Umstand, dass die vorliegende Anordnung der Radwegebenutzungspflicht durch das Verkehrszeichen 241 lediglich probeweise bis Oktober 2014 erfolgt, sowie unter Berücksichtigung der Dauer eines etwaigen Beschwerdeverfahrens vor dem Obergericht Berlin-Brandenburg regt das Gericht eine unstreitige Beendigung des vorliegenden Eilverfahrens an.

Die Beteiligten erklären sich zu einer unstreitigen Beendigung des vorliegenden Eilverfahrens bereit.

Die Vertreter des Antragsgegners erklären:

„Wir erklären uns bereit, über die Radwegebenutzungspflicht in dem vom Antrag VG 1 L 288/13 umfassten Bereich der Landesstraße 401 in Wildau unter Beachtung der Hinweise des Gerichts in dem heutigen Erörterungstermin erneut zu befinden.“

Des Weiteren erklären die Vertreter des Antragsgegners, dass die Kosten des Verfahrens von Seiten des Antragsgegners getragen werden und sie erklären den Rechtsstreit in der Hauptsache für erledigt.

Diktirt, vorgespielt und von Seiten der Vertreter des Antragsgegners genehmigt.

Daraufhin erklärt der Antragsteller:

„Ich erkläre den Rechtsstreit ebenfalls in der Hauptsache für erledigt.“

Diktirt, vorgespielt und genehmigt. Sodann wird beschlossen und verkündet:

Das Verfahren wird eingestellt.

Der Antragsgegner trägt die Kosten des Verfahrens entsprechend der Kostenübernahmeerklärung.

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 2.500,00 Euro festgesetzt.

Der Erörterungstermin wird mit Einverständnis der Beteiligten um 11.44 Uhr geschlossen.

Vogt  
Vorsitzender Richter am Verwaltungsgericht

F.d.R.d.Ü.v.T.:

Platzke  
Justizobersekretärin

**Ausgefertigt/Beglaubigt**

*Platzke*  
Platzke, Justizobersekretärin  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle  
des Verwaltungsgerichtes Cöttbus

