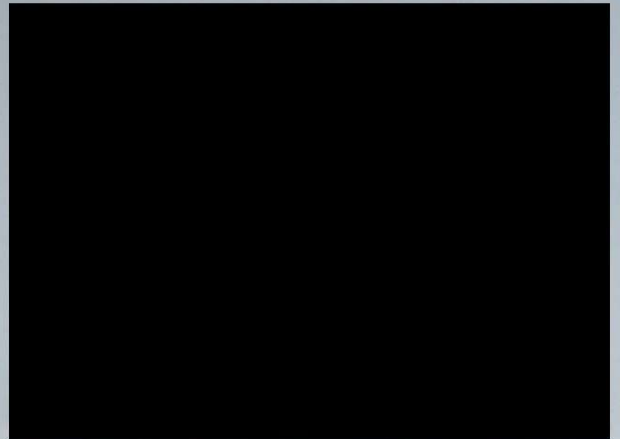




Landkreis Dahme-Spreewald, Reutergasse 12, 15907 Lübben (Spreewald)

Verwaltungsgericht Cottbus
Vom-Stein-Straße 27

03050 Cottbus



In dem verwaltungsgerichtlichen Verfahren

Landrat des Landkreises Dahme-Spreewald

wird beantragt, den Eilantrag vom 14.11.2013 abzuweisen.

Begründung:

Der Antragsteller beantragt die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Widersprüche vom 12.09.2013 und 29.10.2013. Seine Widersprüche richten sich gegen die aufgestellten Verkehrszeichen 241 und 237 sowie das Zusatzzeichen 1012-31 im Bereich der Karl-Marx-Straße in 15745 Wildau.

Nach Auffassung des Antraggegners entfällt bei Widersprüchen gegen Verkehrszeichen die aufschiebende Wirkung. § 80 Absatz 2 Nr. 2 VwGO ist hier analog anwendbar, so auch entschieden im Beschluss des BVerwG vom 26.01.1988 - 7 B 189/87 (Kassel).

Über die Widersprüche ist noch nicht entschieden worden.

Der betroffene Abschnitt der Landesstraße L 401 befindet sich in der Stadt Wildau, Karl-Marx-Straße. Dieser Abschnitt ist sowohl hinsichtlich der Fahrbahn als auch der Seitenräume grundhaft ausgebaut worden.

Folgende Gründe führten zur Anordnung der Radwegebenutzungspflicht:

1. Im Vorfeld gab es dazu einen Planfeststellungsbeschluss. Dieser Planfeststellungsbeschluss beinhaltet mehrere Ausführungen zu so genannten Pflichtradwegen. Unter anderem wird auf Seite 12 im Rahmen einer Planänderung ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit Richtungsverkehr angeordnet.

2. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke wurde mit 7.000 Kfz mit einem Schwerlastanteil von 6 % für 2020 prognostiziert. Das Verkehrsaufkommen auf der L 401 betrug im Jahre 2010:

DTV:	7896
dav. SV:	258
Radfahrer:	266

DTV Werktag:	8785
dav. SV:	314
DTV Rad Werktag	329

Die L 401 ist eine Vorfahrtsstraße mit starkem Kraftfahrzeugverkehr (StVO-VwV zu § 2 Rnd-Nr. 9).

3. Die seitlich angelegten Parkbuchten eröffnen beim Aus- und Einsteigen der Fahrzeugführer und –insassen ein höheres Unfallrisiko für die Aus- und Einsteigenden und für die auf der Fahrbahn fahrenden Radfahrer. Bei den seitlich angelegten Radwegen sind Sicherheitsstreifen zu den Parkbuchten angelegt. Sie haben Breiten zwischen 75 Zentimeter und 2 Meter.
4. Die ausgebaute Fahrbahnbreite beträgt hier in der Regel 6 Meter (3 Meter je Fahrbahnstreifen). Für eine Landstraße und der entsprechenden Verkehrsfunktion für den überregionalen Verkehr ist dies schon recht schmal. Darüber hinaus ist seitlich der Fahrbahn eine Pendelrinne zur Schmutzwasserführung eingebaut worden. Die versehentliche Benutzung dieser durch weit rechts fahrende Radfahrer erhöht die Sturzgefahr oder verursacht ein plötzliches Gegenlenken in den mittleren Bereich der Fahrbahn durch den Radfahrer.
5. Das sowohl durch das BMVBS als auch das Land Brandenburg verbindlich eingeführte technische Regelwerk „Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) stellt unter Punkt 6.1.7.2 fest, „zweistreifige Fahrbahnen mit Fahrbahnstreifenbreiten zwischen 3 und 3,5 Metern sind in Bezug auf den Vorbeifahr-/Nebeneinanderfahrfall PKW/Fahrrad als kritisch einzustufen, da hier das Überholen von Radfahrern bei Gegenverkehr nur ohne Einhaltung von Sicherheitsabständen möglich ist.“
6. Der Radfahrer ist dem motorisierten Verkehr unterlegen und setzt sich auf der Fahrbahn einem unverhältnismäßig hohen Unfallrisiko aus. Wegen des fehlenden (Blech)Schutzes beim Radfahrer ist die Schwere der Unfälle viel höher (in der Regel leichte und schwere Personenschäden).
7. Von Seiten der Radfahrer wird die häufig fehlende Rücksichtnahme der Kraftfahrzeugführer auf den Radfahrer festgestellt und bemängelt.
8. Hinsichtlich der Breiten des Radweges wurde nach Überprüfung festgestellt, dass das in der StVO-VwV festgelegte lichte Maß für die Mindestbreite von 1,5 Metern nicht ganz erreicht wird. Die Planung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens entsprach voll und ganz den damals geltenden Regeln und Stand der Technik. Insofern wird dem Vortrag des Antragstellers, dass der reine Radweg nicht die Mindestbreite vorweist, Recht gegeben.

Zusammen mit dem Gehweg liegt eine Ausbaubreite von 2,5 Metern vor. Zuzüglich jeweils von 0,25 Metern Sicherheitsraum links und rechts des Geh- und Radweges beträgt die lichte Breite 3 Meter. Die VwV-StVO sieht für gemeinsame Geh- und Radwege eine lichte Breite von mindestens 2,5 Metern vor. Es ist beabsichtigt für den gerade fertig gestellten Abschnitt (Stichkanal bis Einmündung Richard-Sorge-Str.) statt der Verkehrszeichen 237 bzw. 241 die Verkehrszeichen 240 anzuordnen. Bei einem gemeinsamen Geh- und Radweg muss der Fahrzeugverkehr erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen.

9. Aus Königs Wusterhausen / Niederlehme kommend bzw. in diese Richtungen sind pflichtige Radverkehrsanlagen vorhanden. Sowohl für die Kraftfahrer als auch für die Radfahrer ist eine Konformität und Kontinuität der Verkehrsanlagen von Vorteil, da sich beide darauf einstellen können. Ständig oder mehrfach wechselnde Arten von Verkehrsanlagen verunsichern besonders die Radfahrer. Im Norden Wildaus schließen sich wieder pflichtige Radverkehrsanlagen an, insofern stellt die pflichtige Ausweisung innerhalb des Bereiches der Schwartzkopfsiedlung „nur“ einen Lückenschluss bereits vorhandener, gleichartiger Radverkehrsanlagen dar.
10. Entsprechend der Baulasten wurde die Radverkehrsanlage vom Land Brandenburg finanziert. Der Gehwegbereich wurde von Wildau (Baulast Stadt Wildau) bezahlt. Bei einer Änderung der Beschilderung könnten möglicherweise sich die Baulasten ändern und somit finanzielle Rückforderungen vom Land an die Stadt Wildau gestellt werden.

Im Auftrag



Anlage: - Original-Verwaltungsakte S. 1 bis 60