

Dr. Frank Bokelmann

...
22609 Hamburg

Tel. (040) ...

Dr. Frank Bokelmann, ... , 22609 Hamburg

Verwaltungsgericht Lüneburg
Adolph-Kolping-Str. 16
21337 Lüneburg

Ihr Gesch.-Z. 2A 425/06

Hamburg, den 15. Juli 2006

In der Verwaltungsrechtssache

Dr. Bokelmann ./. Stadt Celle

wegen der Freigabe der Durchfahrt durch die Schuhstraße in Celle in Fahrtrichtung Ost für Radfahrer beantrage ich zusätzlich hilfsweise,

die Berufung zuzulassen.

Begründung:

Die Beklagte gesteht in ihrer Klageerwiderung vom 27.06.2006 zu, daß die Schuhstraße keine Fahrbahn aufweist, verteidigt jedoch gleichwohl unter Hinweis auf VwV zu den Zeichen 325 und 326 VI.4 die Einbahnstraßenregelung.

Dieser Hinweis geht zwar fehl, da die VwV zu den Zeichen 325 und 326 VI die Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung abseits von Z 325/326 aufzeigen (so wäre z.B. die VwV zu den Zeichen 325 und 326 VI.3 bei der Anwendung auf verkehrsberuhigte Bereiche sinnlos).

Ferner würde die erweiternde Anwendung des Begriffes "Fahrbahn" in § 41 Abs. 2 Nr. 2 StVO auch auf verkehrsberuhigte Zonen bzw. deren befahrbare Bereiche Probleme über den Einzelfall hinaus aufwerfen. So ist in Einbahnstraßen auch Fußgängern das Führen von Fahrzeugen auf der Fahrbahn in Gegenrichtung verboten, d.h. ggf. wäre - das Rechtsverständnis der Beklagten als richtig unterstellt - in verkehrsberuhigten Bereichen das Schieben eines Kinderwagens in Gegenrichtung auf der ganzen Breite der Straße erlaubt, das Schieben eines Fahrrads aber nicht - zumindest in den befahrbaren Bereichen, ggf. aber in der Straße auf ganzen Breite. Auch würde ein solch erweitertes Verständnis das Problem aufwerfen, ob in

üblichen Einbahnstraßen - das Rechtsverständnis der Beklagten als richtig unterstellt - zur Förderung des Radverkehrs Radverkehrsanlagen für die Gegenrichtung (in Form von Radwegen oder gemeinsamen Geh- und Radwegen für die Gegenrichtung, wie man sie in Hamburg in Einbahnstraßen - Tempo 50 - häufig findet) zulässig sind. Damit erhält die Sache grundsätzliche Bedeutung im Sinne des § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO.

Stellungnahme zur Klageerwiderung im Übrigen

Wäre die Verwendung des Zeichens 220 StVO in verkehrsberuhigten Bereichen unzulässig, würde in der unechten Einbahnstraße das Radfahren in Gegenrichtung ohnehin nicht zu verbieten sein, sondern lediglich die Einfahrt am Zeichen 267, was dann aber auch noch freigegeben werden könnte. Im übrigen verlangt die VwV zum Zeichen 220 IV.1 b) die Prüfung, ob zur Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung auch eine unechte Einbahnstraße eingerichtet werden kann.

Aber selbst wenn die Beklagte Z 220 grundsätzlich auch in verkehrsberuhigten Bereichen verwenden dürfte, besteht ein Rechtsanspruch auf die Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung.

Für die Behauptung, eine Gefährdung des Radverkehrs läge vor, trägt die Beklagte die volle Feststellungslast. Immerhin nimmt sie eine Beschränkung des fließenden Verkehrs vor, die gem. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO zu begründen ist. Fehlerhaft ist die Auffassung, die Freigabe in Gegenrichtung sei eine Ausnahme zur Einbahnstraßenregelung. Vielmehr ist die Entscheidung, ob die Beschränkung auch des Radverkehrs in Gegenrichtung ebenfalls notwendig ist, vor dem Hintergrund zu treffen, daß - unter der Voraussetzung der entsprechenden Widmung - Straßen von Fahrzeugführern grundsätzlich in beiden Fahrtrichtungen benutzt werden dürfen. Dabei ist neben § 41 Abs. 2 Nr. 2 StVO:

" ... Ist in einer Einbahnstraße mit geringer Verkehrsbelastung die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Verkehrszeichen auf 30 km/h oder weniger begrenzt, so kann durch das Zusatzschild (Zusatzschild nicht darstellbar, BGBl. I 1997, 2029) Fahrradverkehr in der Gegenrichtung zugelassen werden. ...",

auch § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO zu berücksichtigen. Die VwV zu Zeichen 220 IV.1 a) stellt vor diesem Hintergrund keine korrekte Auslegung der StVO dar. Dabei legt die Entstehungsgeschichte dieser zunächst befristeten Regelung nahe, daß man anfangs eine möglichst restriktive Regelung wollte, um bei einem (von einigen wichtigen "Experten" erwarteten) Mißerfolg

einen möglichst geringen Aufwand bei der Rückabwicklung zu erzeugen. Die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung unter Berücksichtigung der o.g. Voraussetzungen ist jedoch ein riesiger Erfolg und die Regelung inzwischen unbefristet - was Radfahrer kaum wundern dürfte, da Überholvorgänge im gleichgerichteten Verkehr in den engen Straßen in Tempo 30-Zonen oft weitaus gefährlicher sind als Begegnungen und erwartungsgemäß häufiger Konflikte und Unfälle erzeugen als der Begegnungsverkehr. Dies ist zwar Folge der häufigen Verletzung des § 5 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 4 Satz 2 StVO beim Überholen von Radfahrern in Tempo 30-Zonen, aber eben auch in Unfallstatistiken ablesbar.

Die von mir in der Klagebegründung genannte Studie (Alrutz, D./ Angenendt, W./ Draeger, W./ Gündel, D., "Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr", Straßenverkehrstechnik, 6/2002) hat daher bewirkt, daß die nächste fahrradspezifische Änderung der VwV-StVO zu einer wesentlichen Vereinfachung der Regelung zur Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr führen soll:

"e) In der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 220 Einbahnstraße" werden die Randnummern 13 bis 16 gestrichen und Nummer IV. wird wie folgt gefasst:

- „8 1. Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, soll Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn*
- 9 a) die Breite der Fahrbahn eine sichere Begegnung zwischen Kraftfahrzeugen und dem Radverkehr erlaubt, ausgenommen an kurzen Engstellen. Dabei ist gegebenenfalls Linienbusverkehr oder stärkerer Verkehr mit Lastkraftwagen zu berücksichtigen.*
- 10 b) die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist,*
- 11 c) für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum angelegt wird.*

..." (Quelle: Arbeitsentwurf zur Änderung der VwV-StVO zum Stand vom 07.10.2004).

Die Änderung der VwV-StVO ist noch nicht erfolgt, da insbesondere die ERA 95 nicht zur beabsichtigten Änderung der Vorgaben bei der Anordnung und Beschilderung benutzungspflichtiger Radwege paßt. Dies wird sich mit der Veröffentlichung der ERA 2006 ändern, so daß die Änderung der VwV-StVO in Kürze zu erwarten ist.

Die Beurteilung, ob eine besondere Gefahrenlage vorliegt, unterliegt auch der vollen gerichtlichen Kontrolle (vgl. Urteil des BVerwG vom 21.01.1999 - 3 C 9.98, VerkMitt 1999, 66 m.w.N.).

Ich traue den Angaben von Anwohnern grundsätzlich nicht, da ihre Angaben in aller Regel ausschließlich von eigenen Interessen geleitet sind. Und dafür, daß gerade die Anwohner in der Schuhstraße die Gefahren der Öffnung der Schuhstraße für den Kfz-Verkehr maßlos übertreiben, gibt es nach dem Verfahren, mit dem diese Öffnung durchgesetzt wurde, auch genügend Anhaltspunkte. Daher sind die diesbezüglichen Angaben der Beklagten besonders genau zu überprüfen.

Lieferverkehr in der Schuhstraße kann auch nicht der Grund für die behauptete Gefährdung sein, wenn sie tatsächlich bestanden haben sollte. Denn die Läden in der Schuhstraße wurden auch vor August 2005 nicht mit Sackkarren beliefert, so daß diese Gefährdung kaum zugenommen haben könnte.

Sollte sich die behauptete Gefahrenlage belegen lassen, so ist dies im Durchgangsverkehr begründet, den die Beklagte selbst als recht hoch einschätzt und der dazu führt, daß die Beklagte offenbar überhaupt davon ausgeht und im Zweifel dazu raten würde, daß Fußgänger den befahrbaren Bereich als eine Fahrbahn benutzen. Sollte sich die Beklagte zu Recht veranlaßt sehen, eine Maßnahme zur Vermeidung von Konflikten und Gefährdungen ergreifen, so ist das Verbot des Radverkehrs in Gegenrichtung jedenfalls die falsche Maßnahme. Die richtige Maßnahme wäre der Ausschluß des Kfz-Durchgangsverkehrs - insbesondere, wenn der Durchgangsverkehr eine besondere Gefahrenlage schafft, da ohnehin nur Straßen ohne erheblichen Durchgangsverkehr für verkehrsberuhigte Bereiche geeignet sind (VwV zu den Zeichen 325 / 326 II. "Örtliche Voraussetzungen"). Diese Möglichkeit ist aber aufgrund des entgegengerichteten Interesses der Beklagten an der Öffnung der Schuhstraße am Durchgangsverkehr (vgl. Anl. B2, Seite 10) rechtsfehlerhaft nicht berücksichtigt worden. Die Beklagte hat gewissermaßen die offensichtlich geeignetste Maßnahme der von ihr behaupteten Konflikte einfach unter den Tisch fallen lassen. Eine dritte theoretisch denkbare Alternative - die Aufhebung der Zeichen 325 / 326 scheidet zumindest kurzfristig an dem auf ganzer Breite niveaugleichen Ausbau der Schuhstraße..

Die Stellungnahme der Beklagten enthält auch keine Angaben zur Widmung der betroffenen Straßen. Dabei könnte z.B. die wegerechtliche Widmung der Neuen Straße ausschließlich für den Fußgängerverkehr die verkehrsrechtliche Freigabe für den Radverkehr verbieten.

Daneben berücksichtigt die Beklagte offensichtlich nicht die Konflikte, die zwischen den Fußgängern und dem Radverkehr in dieser vergleichsweise schmalen Straße entstehen können. Offensichtlich hat die Beklagte bei der Freigabe nicht die EFA 2002 beachtet und daher eine für den Radverkehr ungeeignete Straße (zu hohe Fußgängerverkehrsbelastung) als Alternative für die Fahrt durch die Schuhstraße ausgewählt. Die Beklagte hätte daher auch die Fußgängerverkehrsbelastung der Neuen Straße ermitteln und bei der Entscheidung in die Abwägung einbeziehen müssen. Denn bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ist eine Gesamtbilanz vorzunehmen. Zu prüfen ist, ob die Verhältnisse nur um den Preis gebessert werden können, dass an anderer Stelle neue Unzuträglichkeiten auftreten. Im Ergebnis würde sich die Gesamtsituation verschlechtern, wenn etwa die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs in nicht hinnehmbarer Weise beeinträchtigt oder wegen Änderungen von Verkehrsströmen noch gravierendere Beeinträchtigungen von Radfahrern und Fußgängern in anderen Straßen drohen würden. M.E. ist dies noch nicht abgeklärt. Allgemein müssen Fußgänger in zwar in verkehrsberuhigten Bereichen nicht aber in Fußgängerzonen mit Radverkehr rechnen. Zwar ist in beiden Bereichen besondere Rücksicht auf Fußgänger zu nehmen, aber dies fällt in einer deutlich breiteren Straße zumeist deutlich leichter.

Schließlich bleibt die Beklagte jede Erklärung schuldig, wieso Radfahrer das Verbot der Einfahrt denn deutlich williger beachten sollten als alle Fahrzeugführer die besonderen Rücksichtnahmegebote im verkehrsberuhigten Bereich. Sie tun es nicht, wie ich inzwischen feststellen durfte.

Ein Mehrabdruck für die Beklagte ist beigelegt.

Hochachtungsvoll

Frank Bokelmann