

Dr. Frank Bokelmann

...
22609 Hamburg

Tel. (040) ...

Dr. Frank Bokelmann, ... , 22609 Hamburg

Verwaltungsgericht Lüneburg
Adolph-Kolping-Str. 16
21337 Lüneburg

Hamburg, den 17. März 2005

Klage

des Finanzbeamten **Dr. Frank Bokelmann**

- Kläger -

Anschrift s.o.

gegen

die **Stadt Celle**,

- Beklagte -

29220 Celle

- vertreten durch den Oberbürgermeister -

wegen der Benutzungspflicht für einen gemeinsamen Geh- und Radweg (Zeichen 240 der StVO) bzw. einen Radweg (Zeichen 237 der StVO) im Straßenzug Braunhirschstraße / Lüneburger Straße (letztere im Abschnitt Siemensplatz bis Torplatz) - stadteinwärts.

Ich werde beantragen,

- die angefochtene Radwegebenutzungspflicht in Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 17.02.2005 (**Az.: 32.1**), hier eingegangen am 19.02.2005, aufzuheben,
- die Beklagte zur erneuten Entscheidung über die Führung des Radverkehrs in dem o.g. Straßenzug in der o.g. Fahrtrichtung unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu verpflichten und
- der Beklagten die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

Der Streit betrifft die Radwegebenutzungspflicht im o.g. Straßenabschnitt in ihrer jetzigen Form - überwiegend auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO).

Diese Radwegebenutzungspflicht ist ausweislich der Begründung des Widerspruchsbescheides der Beklagte ermessensfehlerhaft und deshalb zur Neubescheidung aufzuheben.

Zum Sachverhalt:

Der Straßenzug Brauhirschstraße / Lüneburger Straße ist eine Verbindung zwischen der B 191 (Georg-Wilhelm-Straße) im Nordosten Celles und der Allerbrücke (B3/B191).

Die rund 350 Meter lange Brauhirschstraße ist eine beidseitig angebaute Einbahnstraße stadteinwärts / bergab mit einer Fahrbahn und zwei Bürgersteigen (Fotos **siehe Anlage K1**).

Die Brauhirschstraße ist in Einbahnstraßenrichtung abschüssig und nur im oberen Teil (d.h. auf den ersten rund 50 Metern) noch nahezu flach. Die Fahrbahn ist im oberen Teil (d.h. auf den ersten rund 50 Metern) weniger als sechs Meter breit (siehe **Foto 1**). Im weiteren Verlauf weitet sich die Fahrbahn, so daß hier auch Kfz am linken Fahrbahnrand geparkt werden (siehe **Foto 2**). Die Verkehrsbelastung dieser Fahrbahn beträgt nach Angaben der Beklagten 6.200 Kfz / 24 Std. bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Der in Einbahnstraßenrichtung rechte Bürgersteig ist nach Aussage der Beklagten 2,40 bis 2,50 Meter breit, wobei nicht bekannt ist, ob und wie die regelmäßige Einengung durch Laternenmasten am rechten Bürgersteigrand berücksichtigt ist. Im oberen flachen Abschnitt befindet sich ein privater Parkplatz mit Queraufstellung rechts des Bürgersteigs (siehe **Foto 1**). Zwischen dem Bürgersteig und dem Parkplatz besteht wegen einer (privaten) Hecke keine gute Sichtbeziehung. Im weiteren Verlauf der Straße gibt es Hauseingänge, die direkt auf diesen Bürgersteig führen. Z.T. ist der Bürgersteig an den Hauseingängen durch Stufen zu den Hauseingängen auf (nach Angaben der Beklagten) 2,40 Meter eingeengt. Am Siemensplatz befindet sich auf dem Bürgersteig eine Bushaltestelle mit Buswartehäuschen, das den Bürgersteig weiter einengt (nach Angaben der Beklagten auf 1,45 Meter). Die Benutzung dieses Bürgersteiges ist Radfahrern auf ganzer Länge durch Zeichen 240 vorgeschrieben.

Unterhalb des Siemensplatzes schließt sich an die Brauhirschstraße die rund 250 Meter lange Lüneburger Straße an. Hier findet auf der Fahrbahn Fahrzeugverkehr in beiden Richtungen statt. Die Straße ist in Richtung stadteinwärts stark abschüssig und im oberen Teilabschnitt auf beiden Seiten eng angebaut. Die Fahrbahn ist vergleichsweise eng. Deshalb werden in diesem Abschnitt der Lüneburger Straße keine Kfz geparkt. Die Verkehrsbelastung dieser Fahrbahn beträgt nach Angaben der Beklagten 10.100 Kfz / 24 Std. bei einer zulässigen

Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. An der LSA am Torplatz ist der stadteinwärts fahrende Verkehr gegenüber dem Verkehr aus der Harburger Straße (B 3 / B 191) stark benachteiligt, was im Berufsverkehr zu Rückstaus des Kfz-Verkehrs in die Lüneburger Straße und die Brauhirschstraße führen dürfte.

Der ist in Richtung stadteinwärts rechte Bürgersteig verengt sich von zunächst 2,50 Metern (siehe **Foto 3**) auf weniger als 1,50 Meter Breite (siehe **Foto 4**) und wird hinter der engsten Stelle im Bereich eines alten Friedhofs geteilt. Im oberen Teil der ist der Bürgersteig mit Zeichen 240 als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgeschildert. Vor dem letzten Haus oberhalb des alten Friedhofes (an der engsten Stelle) wird der Fußgängerverkehr durch Z 237 (Radwegbenutzungspflicht) und entsprechende Markierungen und ein Piktogramm auf der Oberfläche des Bürgersteiges von der weiteren Benutzung des Bürgersteiges ausgeschlossen. Erst am alten Friedhof werden Geh- und Radweg getrennt.

Die Beklagte weist in der Widerspruchsentscheidung auf 2.000 vom Allgemeinen Krankenhaus (AKH) abgehende Fahrten von Notfalleinsatzfahrzeugen sowie 3.000 Einsatzfahrten von Rettungsfahrzeugen vom/zum AKH hin. Ferner weist die Beklagte auf Linienbusverkehr hin. Wegen der Details nehme ich auf die Widerspruchsentscheidung (Seite 3) Bezug.

Ich fuhr durch den Straßenzug erstmals im September 2003 mit dem Rad in Richtung stadteinwärts. Ich benutzte den nördlichen Bürgersteig der Lüneburger Straße im Oktober 2004 auch zu Fuß. Mit Schreiben vom 30.08.2004 legte ich Widerspruch gegen die Benutzungspflicht ein.

Klagebegründung

Aufgrund meiner Fahrt bin ich widerspruchs- und klagebefugt (Urteil des BVerwG vom 21.08.2003 - 3 C 15.03, NZV 2004, 52) und habe unter Berücksichtigung dieses Urteils auch die Widerspruchsfrist von einem Jahr ab Erwerb der Widerspruchs befugnis eingehalten (vgl. Bitter/Konow, NJW 2001, 1386; Dederer, NZV 2003, 314; Kettler, NZV 2004, 541 und Rebler, BayVBI. 2004, 554). Hilfsweise heilt die rügelose Einlassung der Beklagten zur Sache die eventuelle Versäumung der Widerspruchsfrist (ständige Rechtsprechung der VG - für viele Urteile die Urteile des VG Göttingen vom 27.11.2003 - 1 A 1196/01 und 1 A 1228/01, in der Entscheidungsdatenbank des OVG Lüneburg).

Die zulässige Klage ist auch begründet. Die Beklagte macht für die durchgehende Führung des Radverkehrs auf dem Bürgersteig geltend, diese diene der Sicherheit des Radverkehrs.

Dabei offenbart die Begründung jedoch eine ganze Reihe von Fehlern, die einen schwerwiegenden Ermessensfehlgebrauch anzeigen.

So zeigt die Beklagte keine Umstände auf, die eine Trennung des Radverkehrs und des motorisierten Verkehrs begründen. Die Anordnung der Abtrennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn könnte daher schon § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO verletzen - insbesondere unter Berücksichtigung des § 45 Abs. 9 StVO.

Die Beklagte benennt die Gefahren für Radfahrer auf der Fahrbahn nicht. Die bloße Behauptung von Gefahren genügt angesichts eines stark beeinträchtigenden Verwaltungsakts nicht. Ferner würden der Beklagte nicht die im folgenden aufzuzeigenden Fehler unterlaufen, wenn sie sich der Grundlagen ihrer Entscheidung vergewissern würde.

Grundsätzlich ist der Radverkehr bei der Fahrbahnnutzung vor allem durch unvorsichtig aufgestoßene Kfz-Türen und die "Unfälle im Längsverkehr" - das sind vor allem Unfälle durch überholende Kfz - gefährdet (Bracher: "Radwegebau und Benutzungspflicht", Straßenverkehrstechnik 2004, 227). Aufgestoßene Kfz-Türen können im gesamten Straßenzug Brauhirschstraße / Lüneburger Straße in der gegebenen Fahrtrichtung keine Rolle spielen, da nirgends Kfz rechts der Fahrgasse parken. Unfälle durch ordnungswidrige Überholvorgänge sind möglich, wenn der Radfahrer ängstlich am äußerst rechten Fahrbahnrand fährt. Einen durchschnittlichen Radfahrer, der den üblichen Sicherheitsabstand von 80 bis 100 cm vom Kantstein einhält, können in der Brauhirschstraße bzw. der Lüneburger Straße Kfz und erst Recht Busse oder Lkw nicht überholen. Ferner dürfte ein Bedürfnis zum Überholen in dem (z.T. stark) abschüssigen Straßenzug nicht bestehen, da Radfahrer hier ohne Anstrengung 30 km/h schnell fahren können. Die von der Beklagten bezifferte Verkehrsbelastung entspricht auch eher einer ruhigen Vorortstraße als einer Bundesfernstraße. Der stadteinwärts fließende Verkehr wird überwiegend in Richtung West umgelenkt. Die B 191 ist in dieser Fahrtrichtung in die Harburger Straße verlegt worden. Ortsfremde fahren deshalb nicht in die Brauhirschstraße. Ortskundige dürften den Straßenzug wegen der LSA vor am Torplatz meiden.

Die von der Beklagten dargelegten "örtlichen Verhältnisse", die ihrer Ansicht nach eine Benutzungspflicht begründen sollen, halten einer eingehenden Prüfung nicht Stand.

Radfahrende Kinder sind grundsätzlich kein Grund, den Radverkehr durch Benutzungspflichten zu beschränken. Zunächst einmal sind Kinder kein örtliches Merkmal. Das gehäufte Auftreten von Kindern rund um Schulen kann ein örtliches Merkmal sein, wobei gerade dort die Benutzungspflicht häufig entfallen muß, weil die Kinder, die Fuß zu Schule gehen, oft den

gesamten Bürgersteig beanspruchen und deshalb besondere örtliche Merkmale gegen eine Benutzungspflicht sprechen. Eine Schule liegt jedoch nicht an der Straße, so daß hier Kinder / Schüler nur ganz allgemein ("Wie überall") am Straßenverkehr teilnehmen dürften.

Ferner stellte das Verwaltungsgericht Düsseldorf mit Urteil vom 20.11.2003 - 6 K 6183/02 (in der Entscheidungsdatenbank des OVG NRW) ebenso einfach wie richtig fest: "Die Möglichkeit von Verkehrsunfällen gerade mit Schülern besteht allgemein und führt nicht zur Annahme einer örtlich bedingten besonderen Gefahrensituation."

Die Situation von radfahrenden Kindern ist abschließend durch § 2 Abs. 5 StVO geregelt. Danach sind radfahrende Kinder (erst) ab dem vollendeten 10. Lebensjahr zwingend wie erwachsene Radfahrer zu behandeln. Dies ist auch durchaus begründet, da jüngere Kinder den Anforderungen des Straßenverkehrs auch bei größter Anstrengung nicht gewachsen sind, weil sie Geschwindigkeit und Abstand anderer Verkehrsteilnehmer grundsätzlich nicht einschätzen können. Einzelne ältere Kinder sind zwar ebenfalls stärker gefährdet als z.B. ein 40-jähriger Radfahrer, aber dies nicht aufgrund fehlender körperlicher Reife sondern vielmehr durch riskantes Fahren. Darin unterscheiden sie sich übrigens nicht von einzelnen jüngeren Autofahrern (ich weiß, wovon ich schreibe, da ich seit vielen Jahren einen beachtlichen Teil der mit mir aufgewachsenen männlichen Dorfjugend aus Hohnhorst auf dem Friedhof besuchen muß). Es ist jedoch unüblich, daß das Autofahren mit Hinweis auf diese Gefährdung Einzelner allgemein, d.h. auch mit Wirkung für besonnene Autofahrer, stark beschränkt wird, (was ein schwerwiegender Verstoß gegen § 45 Abs. 9 StVO wäre). Vielmehr wirkt man richtigerweise auf die einzelnen Verkehrsteilnehmer ein, um riskantes Verhalten abzustellen und beschränkt den Verkehr allgemein dort, wo durchschnittlich aufmerksame Verkehrsteilnehmer ohne die Beschränkung in gefährliche Situationen geraten könnten. So muß es auch gegenüber Radfahrern gehandhabt werden.

Im übrigen bleibt die Beklagte in ihrer Begründung die Antwort auf die Frage schuldig, welches Verhalten Kinder ab dem 10. Lebensjahr auf der Fahrbahn denn gefährden könnte und welche Unfälle sie zu verhindern gedenkt. Unausgesprochen geht die Beklagte offenbar davon aus, daß Kinder z.B. überholt werden könnten, während sie gerade einen Handstand auf dem Fahrradsattel vorführen. Einmal abgesehen von § 3 Abs. 2a StVO würde dann allerdings ein unverzeihliches Fehlverhalten seitens des überholenden Kfz-Führers vorliegen, wenn er auf erkennbar riskantes Verhalten eines jugendlichen Radfahrers nicht mit Rücksicht reagierte. So rücksichtslos, wie die Beklagte unterstellt, fahren Kfz-Führer in der Regel nicht.

Wer eine solche Rücksichtslosigkeit unterstellt, könnte damit natürlich auch das Verbot jeglichen Straßenverkehrs rechtfertigen.

Der Hinweis auf die Rettungsfahrten zeigt wenigstens eine örtliche Besonderheit im Vergleich zu anderen Straßen im Stadtgebiet auf. 3.000 Einsatzfahrten pro Jahr klingt gewaltig, bedeutet aber nur alle rund 3 Stunden eine Rettungsfahrt. Das beeindruckt mich nicht. Die übrigen Fahrten von Krankenfahrzeugen interessieren nicht, da sie in der allgemeinen Verkehrsbelastung der Straßen eingerechnet sind. Im übrigen kenne ich diese Begründung "Einsatzfahrten" für Benutzungspflichten nur aus Celle. Weder in Hamburg noch sonst irgendwo ist mir eine so fernliegende Begründung je entgegengehalten worden. In Hamburg-Altona befinden sich alle Polizeistandorte und der Standorte von Krankenhäusern in Tempo 30-Zonen bzw. an kleinen Hauptverkehrsstraßen ohne Radwege bzw. ohne Benutzungspflicht. Noch nie ist mir hier eine Gefährdung durch Einsatzfahrzeuge benannt worden. Dabei habe ich in Altona schon wirklich sehr skurrile Begründungen für Benutzungspflichten gehört. Diese Problematik wird auch nicht durch Hinweise auf entsprechende Untersuchungen belegt.

Befäßt man sich schließlich inhaltlich mit Rettungsfahrten, so ist festzustellen, daß Einsatzfahrzeuge im Rettungseinsatz sehr oft behindert werden - durch geparkte Kfz oder durch den Rückstau von Kfz. Dieser Grund könnte ggf. dafür sprechen, den Kfz-Verkehr z.B. in der Brauhirschstraße zu unterbinden, nicht jedoch, den Radverkehr von der Fahrbahn fernzuhalten. Im Längsverkehr können gerade einspurige Fahrzeuge - insbesondere Radfahrer - besonders schnell den Weg freimachen. Einen durch einen Radfahrer im Längsverkehr behinderten Rettungswagen dürfte man nicht oft finden. Einsatzfahrzeuge mögen auch überdurchschnittlich oft in Unfälle verwickelt sein - vor allem durch Querverkehr in LSA-geregelten Kreuzungen, wenn sie bei Rot einfahren, oder bei der Fahrt aus Nebenstraßen. Dies spricht für sich genommen jedoch weder für noch gegen die Benutzungspflicht.

Der Hinweis darauf, daß es mit der von mir angefochtenen Regelung keine Unfälle mit Radfahrerbeteiligung gegeben hat, besagt überhaupt nichts. Das Argument ist so skurril, daß eine nähere Beschäftigung damit eigentlich nicht lohnt. So gibt es z.B. auch am Südpol keine Unfälle mit Radfahrerbeteiligung - ganz ohne Radweg. Ich frage mich auch, woher denn die Polizei eigentlich weiß, daß sie alle Unfälle mit Radfahrerbeteiligung kennt. Das ist nämlich alles andere als gewiß. Erstaunlich oft werden selbst Unfälle zwischen nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern mit Schwerverletzten der Polizei nicht bekannt. Ferner stelle ich die Frage, ob die unfallfreien Radfahrer sich an die Regeln halten oder nicht. Ich habe mich nicht

daran gehalten. Und bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h (oben) bis 60 km/h (unten) dürfte das der Sicherheit der Fußgänger (und meiner eigenen) sehr dienlich gewesen sein.

So bleibt also festzustellen, daß die örtlichen Verhältnisse ein Abweichen von der Grundregel des § 2 Abs. 1 StVO gerade nicht nahelegen. Eine Beschränkung des fließenden Verkehrs durch die Straßenverkehrsbehörde zur Trennung von Kfz- und Radverkehr dürfte demnach schon nicht durch § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO gedeckt sein. Dies gilt umso mehr seit Einfügung des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO.

Ferner hat sich die Beklagte selbst dann, wenn man ihren Wunsch nach Trennung des Kfz-Verkehrs und des Radverkehrs für nachvollziehbar hielte, eine krasse Fehlentscheidung geleistet. Denn ausweislich der Begründung ihrer Widerspruchsentscheidung hat sie nicht überlegt, welche Konflikte und Gefahren sie durch die Mischung des Fahrradverkehr mit dem Fußgängerverkehrs verursacht. Sie geht vor allem nicht auf die Warnungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) - Arbeitsgruppe Straßenentwurf ein, die deutlich darauf hingewiesen hat, daß

- innerorts - insbesondere im Bereich angebauter Straßen -,
- insbesondere in abschüssigen Straßen,
- insbesondere auf Bürgersteigen, die nicht durchgängig mehr als 2,50 Meter breit sind
- und insbesondere in Straßen mit Haustüröffnungen zur Straße hin

auf die Führung des Radverkehrs auf dem Bürgersteig besser verzichtet werden sollte. Vgl.:

- Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - Ausgabe 1998 [kurz: Hinweise 1998], Seite 47 (Kopie **siehe Anlage K2**) und
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen [kurz: EFA 2002], Seite 13 (Kopie **siehe Anlage K3**).

Zur Berücksichtigung dieser Hinweise bzw. Empfehlungen hätte die Beklagte bei ihrer Entscheidung aber allen Anlaß gehabt, und zwar nicht nur aufgrund meines Hinweises oder nicht nur aufgrund der in meinem Widerspruch benannten Urteile des VG Göttingen vom 27.11.2003 - 1 A 1196/01 und 1 A 1228/01, sondern vor allem aufgrund der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu Zeichen 240 "gemeinsamer Geh- und Radweg". Einen Hinweis auf die Berücksichtigung dieser Richtlinie habe ich in der Widerspruchsentscheidung nicht entdecken können. In der Richtlinie wird auch "nur" ganz allgemein die Berücksichtigung der Belange der Fußgänger eingefordert. Dazu heißt es den Hinweisen 1998, Seite 47 wie folgt:

"Die in der VwV-StVO hervorgehobene Berücksichtigung der Belange der Fußgänger macht bei dieser Lösung [Zeichen 240] eine besonders gründliche Prüfung alternativer Führungsformen notwendig. Dabei kommt die Lösung als Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr ohne Benutzungspflicht (Kap. 4.3) in Betracht.

Gemäß ERA 95 kommen gemeinsame Fuß- und Radwege innerorts nur bei schwachem Rad- und Fußgängerverkehrsaufkommen in Frage."

Die EFA 2002 benennt auf Seite 13 in Tabelle 1 konkret, was schwaches Rad- und Fußgängerverkehrsaufkommen ist: weniger als 70 Radfahrer und Fußgänger in der Spitzenstunde und davon mehr als 40 Fußgänger (also weniger als 30 Radfahrer). In der EFA 2002, Seite 13 wird außerdem gefordert:

"Gemeinsame Geh- und Radwege kommen grundsätzlich nur infrage, wenn getrennte Führungen des Radverkehrs in Form von Radwegen oder Radfahrstreifen nicht zu realisieren sind und die Fahrbahnführung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auch bei Anlage eines Schutzstreifens aus Sicherheitserwägungen für nicht vertretbar gehalten wird.

- Freigabe von Gehwegen für Radfahrer mit Zeichen 239 StVO "Sonderweg Fußgänger" mit Zusatzzeichen 1022-10 "Radfahrer frei". Der Radverkehr hat hier die Wahlmöglichkeit zwischen Gehweg und Fahrbahnbenutzung. Der Radverkehr darf auf dem Gehweg nur Schrittgeschwindigkeit fahren und muss dem Fußgängerverkehr Vorrang einräumen.

Zur Vermeidung des Konfliktpotenzials durch schnell fahrende Radfahrer (Gefährdung der Fußgänger, Knotenpunktproblematik) ist im Bereich angebaute Straßen die Regelung "Gehweg/Radfahrer frei" (Zeichen 239 StVO in Verbindung mit Zusatzzeichen 1022-10 StVO) zu favorisieren, sofern der Radverkehr auf der Fahrbahn noch vertretbar ist."

Hier ist die Problematik von Querparkplätzen auf Privatflächen unmittelbar neben dem Bürgersteig noch nicht einmal erwähnt, wie sie in der Brauhirschstraße im ersten Teilabschnitt vorkommt. Und das ist nun wirklich brandgefährlich. Ich habe den Parkplatz tatsächlich erst auf dem Foto bemerkt! Und ein Buswartehäuschen ist auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg der Mindestbreite völlig unvertretbar. Es müßte ggf. entsorgt werden.

Im Hinblick auf die EFA 2002 ist es mir auch völlig unverständlich, wie man ausgerechnet die Abschüssigkeit der Fahrbahn als Argument für einen gemeinsamen Geh- und Radweg

heranziehen kann. Einen derart unprofessionelles Argument habe ich in noch keiner Antwort / Widerspruchsentscheidung einer Straßenverkehrsbehörde lesen müssen.

Auf die Braunhirschstraße angewendet heißt dies, daß - die Notwendigkeit einer Radverkehrsanlage vorausgesetzt - vorrangig im ersten Teilabschnitt ein Schutzstreifen einzurichten ist und dieser im abschüssigen Teil in einen Fahrradstreifen übergehen müßte. Dann würden zwar ein paar Parkplätze entfallen, aber der Radverkehr wäre optimal geführt.

Auf die Lüneburger Straße angewendet heißt dies auf jeden Fall, daß jeglicher Radverkehr auf dem abschnittsweise deutlich zu schmalen Bürgersteig untersagt werden müßte. Dies kann z.B. durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung, die die Mischung von Kfz-Verkehr und Radverkehr regelmäßig deutlich verträglicher gestaltet, ausgeglichen werden. Ob eine Aufleitung auf einen Radweg am alten Friedhof d.h. im stark abschüssigen Abschnitt Sinn macht, wäre ggf. zu untersuchen. Auf jeden Fall dürfte dies nicht dazu führen, daß Radfahrer stark abbremsen müssen, weil Kfz-Führer dies kaum vorhersehen könnten.

Die von mir genannten Überlegungen ausgehend von § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO und der VwV-StVO zu Zeichen 240 "gemeinsamer Geh- und Radweg" hat die Beklagte nachzuholen und ggf. ausführlich unter Berücksichtigung der Hinweise 1998 und der EFA 2002 zu begründen, weshalb sie ggf. zum Ergebnis kommt, ein gemeinsamer Geh- und Radweg sei die beste Lösung - eine Entscheidung, die ich unter Berücksichtigung der Alternativen, wenn sie denn ehrlich und offen abgewogen werden, jedoch ausschließe.

Ich halte es nicht für möglich, daß die Beklagte ihre Ermessenserwägungen im Klageverfahren noch im Sinne des § 114 VwGO ergänzt. In der Entscheidung sind viele mögliche alternative Führungsformen für den Radverkehr und andere Maßnahmen, z.B. zur Geschwindigkeitsreduktion nicht einmal angesprochen geschweige denn gegeneinander abgewogen worden. Das kann unter der Prämisse, eine bestimmte Entscheidung zu begründen, nicht sinnvoll nachgeholt werden.

Ich bitte daher das Gericht, der Beklagten unter der Aufhebung der Benutzungspflicht aufzugeben, eine Neubescheidung unter Berücksichtigung der VwV-StVO zu Zeichen 240 "gemeinsamer Geh- und Radweg", der Hinweise 1998 und der EFA 2002 vorzunehmen.

Hochachtungsvoll

Frank Bokelmann

Anlagen

Seite 9 von 9