

VG 11 K 546.10 (PKH)



VERWALTUNGSGERICHT BERLIN

BESCHLUSS

In der Verwaltungsstreitsache



Klägers,

g e g e n

das Land Berlin,  
vertreten durch d. Verkehrslenkung Berlin (VLB)  
Zentrale Straßenverkehrsbehörde,  
Tempelhofer Damm 45, 12101 Berlin,

Beklagten,

hat die 11. Kammer des Verwaltungsgerichts Berlin  
durch



als Einzelrichter

am 16. April 2012 beschlossen:

Der Antrag auf Gewährung von Prozesskostenhilfe  
wird abgelehnt.

### Gründe

Die Bewilligung von Prozesskostenhilfe ist abzulehnen, weil die Anfechtungsklage gegen die straßenverkehrsrechtliche Anordnung der Radwegbenutzungspflicht durch Verkehrszeichen 237 in der Danziger Straße zwischen den Straßenkreuzungen Lychener Straße und Schönhauser Allee in der Gestalt des Widerspruchsbescheides der Verkehrslenkung Berlin (VLB) vom 31. August 2010 keine hinreichende Aussicht auf Erfolg bietet (§ 166 VwGO i. V. m. §§ 114 ff. ZPO).

Die Anfechtungsklage ist zwar zulässig, insbesondere ist sie gemäß § 42 Abs. 1 VwGO statthaft, denn der Kläger begehrt die Aufhebung der durch Verkehrszeichen 237 angeordneten Radwegbenutzungspflicht, welches nach allg. Auffassung einen Dauerverwaltungsakt i.S.v. § 35 VwVfG in Form der Allgemeinverfügung darstellt. Der Kläger ist auch klagebefugt nach § 42 Abs. 2 VwGO, denn er befährt nach eigenen Angaben die betroffenen Strecken und es ist nicht offensichtlich ausgeschlossen, dass er von den Geboten durch die Verkehrszeichen konkret betroffen ist. Zumindest die allgemeine Handlungsfreiheit erscheint tangiert.

Die Klage ist indes unbegründet.

Die Kammer nimmt insoweit zunächst Bezug auf die zutreffende Begründung des angefochtenen Widerspruchsbescheides und folgt dieser (§ 117 Abs. 5 VwGO). Rechtsgrundlage für die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht ist § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 45 Abs. 9 S. 2 StVO.

Danach können die zuständigen Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 5. April 2001, NZV 2001,528) ergibt sich aus Wortlaut und Systematik der Vorschriften, dass § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO, der spezielle Bestimmungen für die Beschränkung des fließenden Verkehrs trifft, die allgemeine Ermessensgrundlage des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO zwar modifiziert und konkretisiert, nicht aber ersetzt. Das bedeutet insbesondere, dass auch Maßnahmen im Regelungsbereich des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO, der als *lex specialis* den Abs. 9 S. 1 und § 39 verdrängt (vgl. auch BVerwG, 18. November 2010 - 3 C 42.09 -, juris), prinzipiell im Ermessen der zuständigen Straßenverkehrsbehörden liegen, sofern die dort bestimmten tatbestandlichen Voraussetzungen gegeben sind.

§ 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 9 Satz 2 StVO setzt zur Beschränkung des fließenden Verkehrs eine Gefahrenlage voraus, die - erstens - auf besondere örtliche Verhält-

nisse zurückzuführen ist und - zweitens - das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter - hier insbesondere Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer sowie öffentliches und privates Sacheigentum - erheblich übersteigt.

Ob eine Gefahrenlage, die auf besondere örtliche Verhältnisse i.S. des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO zurückzuführen ist, tatsächlich vorliegt, wird insbesondere maßgeblich durch die Streckencharakteristik, den Ausbauzustand, witterungsbedingte Einflüsse, die Straßenausstattung (z.B. Anzahl der Fahrspuren pro Fahrtrichtung, Standstreifen, Mittelstreifen, Charakter einer innerstädtischen Schnellstraße, viele Abfahrten, etc.), die konkrete Nutzung (etwa durch überproportional viele Lkw), die Unfallzahlen und durch ein überdurchschnittlich hohes Verkehrsaufkommen auf dieser Strecke bestimmt. Auch eine besondere Verkehrsbelastung kann für sich allein die Gefahren begründen, welche die Beschränkungen rechtfertigen können (BVerwG, 23. September 2011 - 3 C 32.09 -, juris).

Nach den vorgenannten Kriterien ist hier eine Gefahrenlage gegeben, die auf besondere örtliche Verhältnisse i.S. des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO zurückzuführen ist.

Bei der Danziger Straße handelt es sich nämlich um eine Hauptverkehrsstraße mit überdurchschnittlich hohem Verkehrsaufkommen (im vorliegenden, durch die Anordnung betroffenen Straßenabschnitt betrug nach der Verkehrszählung von September 2009 die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge 16.900 Fahrzeuge). Entgegen der Meinung des Klägers verkehren dort auch viele Lkw und Busse (nach der Verkehrszählung von November 2009, in der Zeit zwischen 7 und 19 Uhr mehr als 250 Fahrzeuge).

Ferner ist die Verkehrssituation dadurch gekennzeichnet, dass am Verkehrsknotenpunkt Schönhauser Allee/Danziger Straße sechs Straßen einmünden und drei Straßenbahnlinien die Kreuzung (in Ost-West sowie in Nord-Süd-Richtung) überqueren. Insbesondere im Hinblick auf den Straßenbahnverkehr, der teils im 5-Minuten-Takt den Knotenpunkt überfährt, bestehen dort besondere örtliche Verhältnisse, die gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den voranstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigen. Insbesondere Radfahrer, die von der Danziger Straße in Fahrtrichtung Eberswalder Straße nach links in die Schönhauser Allee abbiegen wollen, müssen die auf der mittleren von drei Fahrspuren befindlichen Straßenbahnschienen überqueren, um auf die für Kraftwagen eingerichtete Linksabbiegespur zu gelangen. Nach allgemeinen Erfahrungssätzen führt eine Überquerung von Straßenbahnschienen in einem Winkel von unter 30 Grad zu Sturzgefahren für Radfahrer, wobei insoweit auf die Fahrkünste eines durchschnittlichen Fahrers abzustellen ist. Bei der jetzt vorgegebenen Ver-

kehrsführung, wonach ein Linksabbiegen erst nach der Überquerung der Schönhau-  
ser Allee erfolgt, kann es zu Sturzgefahren nicht kommen, weil die Schienen dann in  
einem Winkel von nahezu 90 Grad gequert werden.

Zudem müssen die Radfahrer, welche die rechte Fahrspur benutzen und aus der  
Richtung Lychener Straße kommen, vor dem Kreuzungsbereich zunächst zwei Fahr-  
spuren überwinden (davon eine mit Straßenbahnnutzung), um zur Linksabbiegs-  
spur zu gelangen. Dies führt bei dem festgestellten Fahrzeugaufkommen und dem hohen  
Straßenbahnverkehr, dem zudem gemäß § 2 Abs. 3 StVO in Längsrichtung der  
Schienen Vorrang bei der Durchfahrt zusteht, sowie der gleichzeitigen Notwendig-  
keit, bei der Schienüberfahung einen ausreichenden Winkel einzuhalten, offensicht-  
lich zu einem besonderen Unfall- bzw. Gefährdungspotenzial für Radfahrer.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass der Verkehrsknotenpunkt zusätzlich durch die  
Brücken der U-Bahntrasse hinsichtlich der Übersichtlichkeit deutlich eingeschränkt  
ist und die vorhandene Fahrbahnbreite je Fahrstreifen nur 3 Meter beträgt, welche  
ein gefahrloses Überholen von Radfahrern durch Kraftfahrzeuge unter Berücksichti-  
gung des regelmäßig einzuhaltenden Sicherheitsabstandes (§ 5 Abs. 4 S. 2 StVO)  
von 1 bis 1,5 Meter bei der bestehenden Verkehrsmenge nicht ohne weiteres er-  
möglichen.

Die Gefährlichkeit des Verkehrsknotens bestätigen auch letztlich die vom Beklagten  
herangezogenen Verkehrsunfallzahlen für den betroffenen Bereich, wonach es im  
Zeitraum von Januar 2008 bis Ende Oktober 2009 zu insgesamt 107 Verkehrsunfäl-  
len mit 15 Verletzten kam (davon neun Schwerverletzte). In 14 Fällen waren Radfah-  
rer beteiligt.

Die Verkehrslenkung Berlin (VLB) konnte zum Zeitpunkt der Anordnung der Rad-  
wegbenutzungspflicht im Juni 2009 davon ausgehen, dass aufgrund der besonderen  
örtlichen Verhältnissen weiterhin konkrete Gefahren für hochrangige Rechtsgüter  
(hier Gesundheit und Leben) drohten und dies in die Verkehrsplanung im Zuge der  
seinerzeitigen Umgestaltung des Verkehrsknotenpunktes miteinbeziehen.

Entgegen der früheren Rechtsprechung bedarf es zur Annahme einer Gefahr nicht  
mehr einer mit an Gewissheit grenzender Wahrscheinlichkeit des Eintritts weiterer  
Schadensfälle, sondern nur einer konkreten Gefahr, die auf besonderen örtlichen  
Verhältnissen beruht. (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. September 2010, a.a.O.).

Die zuvor genannte konkrete Gefahr aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse be-  
steht auch noch zum maßgeblichen Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung, denn  
nach den vom Beklagte vorgelegten Unfallzahlen für den Zeitraum von Oktober 2009  
bis Ende Juni 2010 ergaben sich im streitgegenständlichen Bereich nach wie vor  
hohe Unfallzahlen (bei 110 Verkehrsunfälle gab es 22 Verletzten, davon fünf

Schwerverletzte), wobei in 15 Fällen waren Radfahrer beteiligt waren.

Das schlichte Bestreiten einer besonderen Gefahrenlage seitens des Klägers (gleiches gilt hinsichtlich des Bestreitens von Lkw-Verkehr) ist angesichts der vorliegenden Unfallzahlen unsubstantiiert und unerheblich, zumal bei dem Zusammentreffen mehrerer gefahrträchtiger Umstände – wie hier – auch zukünftig mit Unfällen unter Beteiligung von Radfahrern zu rechnen ist und diese ohne die Benutzungspflicht bei prognostischer Betrachtung noch höher liegen dürften.

Der Einwand des Klägers, es bedürfe im Hinblick auf die Radverkehrsführungen (§ 9 Abs. 2 S. 3 StVO n.F., § 9 Abs. 2 S. 5 StVO a.F), denen ein Radfahrer ohnehin folgen müsse, überhaupt keiner Anordnung der Radwegbenutzungspflicht, ist unzutreffend und unerheblich. Im Bereich des Beginns der Radwegbenutzungspflicht durch Verkehrszeichen 237 befinden sich keine Radverkehrsführungen für das Abbiegen im Kreuzungsbereich. Richtungsführungen befinden sich erst im Kreuzungsbereich selbst, so dass ohne die hinter der Einmündung Lychener Straße beginnende Radwegbenutzungspflicht viele Radfahrer schon weit vor dem Kreuzungsbereich versuchen würden, die beiden Fahrspuren nach links zu überqueren, um auf die Linksabbiegespur für die Karstoffahrzeuge zu gelangen. Damit würden indes die bereits zuvor erläuterten Gefahren entstehen.

Der Einwand des Klägers, auf dem Radweg bestünde die Gefahr der Kollision mit Fußgängern, verfängt nicht. Zwar ist im Bereich der Straßenbahnhaltestelle durchaus mit unachtsamen Querungen von Fußgängern zu rechnen, indes bestünde selbiges Risiko auch beim Fahren auf der Straße, sobald sich eine Tram nähert.

Davon abgesehen gilt im öffentlichen Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer das Gebot der Rücksichtnahme, so dass sowohl die Fußgänger als auch die Radfahrer Rücksicht aufeinander nehmen und Gefährdungen vermeiden müssen. Wenn Radfahrer, wie es im vorliegenden Kreuzungsbereich angesichts der Unübersichtlichkeit ohnehin zu erwarten ist, entsprechend langsam und umsichtig fahren, sind die Kollisionsgefahren mit Fußgängern geringer einzuschätzen als die Gefahren bei der Querung der Fahrspuren nebst Schienen.

Ferner entspricht der Radweg entgegen der Meinung des Klägers den Anforderungen der VV zu § 2 Abs. 4 StVO. Die Breite mit 1,6 Meter liegt über der geforderten Mindestbreite von 1,5 Meter (VV Ziffer 17 f. zu § 2 Abs. 4 StVO). Die Maße des Sicherheitstrennstreifens zur Fahrbahn von 0,5 Meter nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) werden eingehalten.

Es sind auch ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr vorhanden. Die Anforderungen nach der ERA sehen insoweit bei gemeinsamen Rad- und Gehwegen

von etwa 3 bis 4 Meter vor. Dies wird hier bei der Gesamtbreite des Gehweges von 5,6 Metern eingehalten.

Die Benutzung des Radweges ist aufgrund der Beschaffenheit nach Ansicht des Gerichtes, welches die Örtlichkeit genau kennt, zumutbar.

Die Anordnung des Beklagten in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 31. August 2010 ist auch nicht ermessensfehlerhaft. Der Beklagte hat sein ihm zustehendes Ermessen erkannt und dieses unter Abwägung der besonderen Umstände des Einzelfalles sowie Berücksichtigung der ergänzenden Erwägungen in der Klagerwiderrung vom 19. Januar 2011, die nach § 114 S. 2 VwGO miteinzubeziehen sind, fehlerfrei ausgeübt.

Soweit gerügt wird, wegen der Inanspruchnahme des Gehweges durch gastronomische Einrichtungen (Tische und Stühle) könne eine durchgehende Gehwegbreite von 3,5 Meter nicht eingehalten werden, ist dies unerheblich, da nach der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen nur von einer Mindestbreite von insgesamt 3 Meter (inklusive Radweg) gesprochen wird. Der Beklagte hat insoweit mitgeteilt, nur in der Danziger Straße 6 sei für einen Schankbetrieb die bestehende Ausnahmegenehmigung verlängert worden, welche indes die gegenüber liegende Straßenseite und nicht den streitgegenständlichen Bereich betrifft.

Selbst wenn man der Auffassung wäre, die festgelegten Werte der ERA seien nicht durchgehend eingehalten worden, kann die Straßenverkehrsbehörde jedenfalls von ihnen, wenn man diese überhaupt als ermessenslenkende Verwaltungsvorschriften ansähe, bei atypischen Sachverhalten abweichen (vgl. BayVGH, Urteil vom 6. April 2011 – 11 B 08.1892-). Dies ist hier mit Blick darauf, dass die Benutzungspflicht nur über wenige Meter besteht und aufgrund der Gesamtumstände erhebliche Gefahren für bedeutende Rechtsgüter bestehen, der Fall. Der Beklagte kann im Übrigen insoweit sein Ermessen noch bis zur mündlichen Verhandlung in zulässiger Weise ergänzen (§ 114 S. 2 VwGO).

Im Übrigen kann der Kläger hinsichtlich der verkehrsbehördlichen Ermessensausübung nur verlangen, dass seine eigenen Interessen ohne Rechtsfehler abgewogen werden mit den Interessen der Allgemeinheit und anderer Betroffener, die für die Einführung der Verkehrsbeschränkung sprechen (BVerwG vom 27. Januar 1993, BVerwGE 93, 32; BayVGH, Urt. 29. Juli 2009 -11 BV 08.481-, zitiert nach Juris; BVerwG, Urteil vom 23.9.2010, a. a. O.). Der Kläger kann sich indes nicht auf die aus seiner Sicht möglichen Interessen/Gefährdungen anderer Radfahrer berufen.

Das Individualinteresse des Klägers, der den streitgegenständlichen Radweg nur gelegentlich benutzt und diesen nur über eine Strecke von wenigen Metern befahren

muss, ist gegenüber den Belangen der Sicherheit des Straßenverkehrs und der übrigen Verkehrsteilnehmer offensichtlich nachrangig.

**Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diesen Beschluss ist die Beschwerde an das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg zulässig. Die Beschwerde ist bei dem Verwaltungsgericht Berlin, Kirchstraße 7, 10557 Berlin, schriftlich oder in elektronischer Form oder zu Protokoll der Geschäftsstelle innerhalb von zwei Wochen nach Zustellung dieses Beschlusses einzulegen. Der Vertretung durch einen Prozessbevollmächtigten bedarf es nicht.



Ausgefertigt



als Urkundsbeamte der Geschäftsstelle

