



VERWALTUNGSGERICHT WEIMAR

00	05	04
Stadtverwaltung Erfurt		
9795		
04. MAI 2012		
01	V.F.	
Tiefbau- und Verkehrsamt		
X	X	X
	X	X
		03

f f p p



POSTEINGANG
Stadtverwaltung Erfurt
02. MAI 2012

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

In dem Verwaltungsstreitverfahren

des Herrn [redacted]

- Kläger -

Prozessbevollm.:
Rechtsanwalt [redacted]

gegen

die Stadt Erfurt,
vertreten durch den Oberbürgermeister
Fischmarkt 1, 99084 Erfurt [redacted]

- Beklagte -

wegen
Verkehrsrechts

hat die 1. Kammer des Verwaltungsgerichts Weimar durch

die Präsidentin des Verwaltungsgerichts [redacted]
den Richter am Verwaltungsgericht [redacted] und
den Richter am Verwaltungsgericht [redacted] sowie
die ehrenamtliche Richterin [redacted] und
den ehrenamtlichen Richter [redacted]

aufgrund der mündlichen Verhandlung am 13. März 2012 für Recht erkannt:

1. Die Klage wird abgewiesen.

2. Die Kosten des Verfahrens hat der Kläger zu tragen.
3. Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Der Kläger darf die Vollstreckung gegen Sicherheitsleistung in Höhe des beizutreibenden Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Tatbestand

Der Kläger wendet sich gegen die Verkehrsbeschilderung in der Bahnhofstraße in Erfurt (Zeichen 254 und 250 StVO), mittels derer im Bereich der Schienenunterführung die Durchfahrt für Radfahrer untersagt wurde und die für beide Zufahrten zu der Unterführung einen obligatorischen Radweg vorschreibt. Dem liegt im Wesentlichen folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Beklagte ordnete für den oben genannten Straßenabschnitt der Bahnhofstraße ein entsprechendes Verbot der Durchfahrt für Radfahrer an. Grund hierfür war die Anordnung der Polizei und der EVAG als Träger der Straßenbahnlinien gegen eine zunächst angeordnete Durchfahrt für Radfahrer im Gleisbett der Straßenbahn. Unter dem 17.12.2009 entschied sich die Beklagte für den Erlass des Durchfahrverbotes (vgl. Blatt 41 der Verwaltungsakte).

Hiergegen erhob der Kläger mit Schreiben vom 29.03.2010 Widerspruch. Zur Begründung führt er aus, dass eine Ermächtigungsgrundlage nach § 45 StVO nicht vorliege. Insbesondere sei eine Ermächtigungsgrundlage nach § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO nicht einschlägig, da Verkehrszeichen für eine Verkehrseinrichtung nur dort anzuordnen seien, wo sie aufgrund besonderer Umstände zwingend geboten seien. Daran fehle es.

Der Kläger hat zudem mit Schriftsatz vom 02.08.2010 Klage erhoben. Er verweist darauf, dass die Klage auch ohne Durchführung eines Widerspruchsverfahrens zulässig sei, da seit Einlegung des Widerspruchs mehr als vier Monate vergangen seien. Er wiederholt sein Vorbringen aus dem Widerspruchsverfahren und führt ergänzend aus, dass für den fraglichen Straßenbereich keine verkehrlichen Besonderheiten bestünden. Es lägen keine auffälligen Verkehrsunfallzahlen vor. Die von der Beklagten ins Feld geführte einmalige Notbremsung einer Straßenbahn stelle keine außergewöhnliche Gefahr im Sinne von § 45 Abs. 9 StVO dar. Außerdem ergebe sich aus einer Studie des "Instituts Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt", dass durch die Fahrbahnführung keine nennenswerten Gefahren entstünden. Es sei zudem zu beachten, dass durch die Anordnung, vom Rad abzustiegen und das Fahrrad zu

schieben, im Fußgängerbereich eine zusätzliche Gefahrenquelle entstehe, da noch weniger Platz für die Fußgänger vorhanden sei. Auch sei die Sperrung des Bahnhofstunnels für den Radverkehr widmungswidrig, da die Fahrbahn der Bahnhofstraße grundsätzlich für den Fahrverkehr und damit auch für den Fahrradverkehr gewidmet sei.

Mit Widerspruchsbescheid des Thüringer Landesverwaltungsamts vom 23.08.2010 wurde der Widerspruch zurückgewiesen. Zur Begründung wurde im Wesentlichen darauf verwiesen, dass der Straßenraum im fraglichen Bereich wegen der starken Frequentierung von Bussen und Straßenbahnen begrenzt sei und durch Radfahrer keine erhöhte Gefährdung entstehen dürfe. Bereits zuvor sei es zu einer Gefährdung aussteigender Fahrgäste durch Fahrradfahrer kommen.

Der Kläger beantragt,

die durch Verkehrszeichen angeordnete Sperrung der allgemeinen Fahrbahn in der Bahnhofstraße in Erfurt für Radfahrer durch Zeichen 254 StVO und Zeichen 250 StVO ohne Zusatzzeichen "Radfahrer frei" und die Anordnung von Radwegebenutzungspflichten auf der Bahnhofstraße bis zum Anschluss Schillerstraße einerseits und bis zur Einfahrt der Bundesbahndirektion andererseits durch Zeichen 240 StVO und Zeichen 241 StVO aufzuheben,

die Beklagte zu verpflichten, die in der Bahnhofstraße in Erfurt angebrachten Verkehrszeichen 254 und 240 und 241 StVO zu entfernen und die dort angebrachten Verkehrszeichen 250 entweder zu entfernen oder mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei" zu ergänzen,

die Verkehrszeichen 209 zu entfernen oder mit "Radfahrer frei" zu ergänzen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie ist der Auffassung, dass im fraglichen Bereich besondere verkehrliche Umstände in Form der zahlreichen Busse und Straßenbahnen, die in kurzen Takten die im fraglichen Bereich befindliche Haltestelle ansteuerten, bestünden. Viele Fußgänger benutzten den Straßenabschnitt der Unterführung dazu, Busse und Bahnen zu erreichen. Aus diesen besonderen örtlichen Verhältnissen resultiere eine Gefahrenlage. Die Fahrbahn selbst sei so schmal, dass nur zwei Busse bzw. Straßenbahnen aneinander vorbeifahren könnten. Eine zusätzliche Nutzung

der Fahrbahn für Radfahrer stelle vor allem deshalb ein besonderes Unfallrisiko dar, weil die Radfahrer die Bahnen und Busse beim Halten überholten und dadurch eine weitere, zusätzliche Gefährdung entstehe. Entgegen der Darstellung des Klägers seien nur vor bzw. hinter dem Bereich der Eisenbahnunterführung gemeinsame Geh- und Radweg eingerichtet. Es sei auch nicht zutreffend, dass die verkehrsrechtliche Anordnung widmungswidrig sei. Eine straßenverkehrsrechtlich begründete Straßenbenutzungsregelung sei nur Teil einer Regelung für den Kraftfahrzeugverkehr, der im Unterführungsbereich verboten sei. Busse und Straßenbahnen seien nach wie vor zugelassen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die Gerichtsakte und die vorgelegten Verwaltungsvorgänge der Beklagten (ein Aktenordner sowie die entsprechenden Untersuchungen der Fachhochschule Erfurt vom 17.07.2009 und der Auswertung zum Radverkehr in Erfurt vom 13.10.2009) verwiesen. Alle diese Unterlagen waren Gegenstand der mündlichen Verhandlung.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig.

Insbesondere fehlt es dem Kläger nicht an der erforderlichen Klagebefugnis (§ 42 Abs. 2 VwGO). Der Kläger wird bereits durch das erstmalige Betreffen durch das Durchfahrverbot bzw. das Schiebegebot für Fahrradfahrer Adressat des entsprechenden Verkehrsverbotes und dadurch in rechtlich beachtlicher Weise belastet. Insofern kommt zumindest eine Verletzung der allgemeinen Freiheitsgewährleistung nach Artikel 2 Abs. 1 Grundgesetz in Betracht (BVerwG vom 21.08.2003, Buchholz 310 § 42 Abs. 2 VwGO, Nr. 19).

Die Klage ist jedoch nicht begründet.

Die betroffene Verkehrsregelung im fraglichen Bereich hat ihre Rechtsgrundlage in § 45 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrsordnung - StVO -. Danach können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten. Dabei sollen nach § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO 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 Beeinträch-

tigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter - also etwa der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs - erheblich übersteigt.

Eine solche besondere Gefahrenlage besteht im Bereich der Schienenunterführung in der Bahnhofstraße in Erfurt bzw. im unmittelbaren Ein- und Ausfahrtsbereich der Schienenunterführung. Sie ergibt sich zur Überzeugung der Kammer aufgrund der Bündelung verschiedener Verkehrsarten in Verbindung mit einem hohen Verkehrsaufkommen:

Zunächst befahren die Schienenunterführung in beiden Richtungen sowohl Straßenbahnen als auch Busse, die darüber hinaus ihre Haltepunkte in der Mitte der Bahnunterführung haben. Dies führt dazu, dass zahlreiche aus- und zusteigende Personen, die den öffentlichen Personennahverkehr nutzen, sich in der Unterführung aufhalten und zudem zahlreiche Umsteigende sowohl über die Fahrbahn als auch den Gehweg hinweg die Seite wechseln, um den Bus oder Straßenbahn in der gewünschten Fahrtrichtung zu erreichen. Hinzu kommt der Umstand, dass sowohl an der Ost- als auch an der Westseite der Unterführung Ab- und Aufgänge zur darüberliegenden Fernbahn vorhanden sind, so dass auch diese Passagiere die Fahrbahn überqueren müssen, um die für sie passenden Busse oder Straßenbahnen zu erreichen. Ein zusätzliches Gefährdungsmoment ist zudem die abrupte Änderung der Lichtverhältnisse beim Einfahren in die Unterführung, die eine besondere Aufmerksamkeit erfordert und mit einer zusätzlichen Verunsicherung der Führer der einfahrenden Busse/Straßenbahnen bzw. der Radfahrer einhergeht. Die Zulassung des Radverkehrs auf den Fahrwegen von Bus und Straßenbahn birgt deshalb zur Überzeugung der Kammer eine besondere Gefahr, weil Busse und Straßenbahnen an ihren Haltestellen halten, um aus- und zusteigende Fahrgäste aufzunehmen. Es ist ferner eine besondere Gefahr darin zu sehen, dass Radfahrer haltende Straßenbahnen und Busse überholen und sich dabei zwischen zwei haltenden Bahnen durchschlängeln bzw. einseitig haltende Bahnen und Busse überholen, obwohl die Fahrbahnseite an der breitesten Stelle 6,14 m beträgt. Eine Gefahrensituation wird belegt durch die RAST-Richtlinie, die für eingeschränkte Situationen eine Breite der Fahrbahn von 6,00 m empfiehlt. Unzulässige Überholvorgänge werden zur Überzeugung der Kammer hinreichend durch die in der Verwaltungsakte befindlichen Fotografien (Blatt 67 bis 74 der Verwaltungsakte) dokumentiert.

Eine besondere Gefahrenlage besteht - entgegen der Auffassung des Klägers - obwohl noch keine schweren Personen- oder Sachschäden im fraglichen Bereich zu verzeichnen waren. Die vorgelegte Untersuchung der Verkehrsverhältnisse im Bereich der Eisenbahnunterführung Bahnhofstraße durch das Institut Verkehr und Raum der FH Erfurt und die dort ausgewerteten Unfallstatistiken für den Bereich der Eisenbahnunterführung in der Bahnhofstraße belegen -

entgegen der Auffassung des Klägers - auch nicht, dass dieser Bereich sich nicht von anderen Radverkehrsbereichen unterscheiden würde. Zu Recht verweist die Beklagte darauf, dass die ausgewählte Verkehrsunfallstatistik für die Jahre 2006 bis 2008 deshalb nicht aussagekräftig sein kann, da erst am Ende des erfassten Zeitraumes die Bus- und Straßenbahnhaltestelle in den gefahrträchtigen Bereich der Eisenbahnunterführung verlegt wurde.

Auch muss es die Beklagte nicht abwarten, bis mehrere Verkehrsunfälle im fraglichen Bereich geschehen, um eine Gefahrensituation anzunehmen. Vielmehr ist sie bereits zuvor berechtigt, entsprechende Maßnahmen zur Sicherung des Verkehrs zu ergreifen, zumal auch das oben genannte Institut Verkehr und Raum in seiner Untersuchung der Verkehrsverhältnisse im Bereich der Eisenbahnunterführung Bahnhofstraße in Erfurt (Teil 2, Handlungsempfehlung für die Verkehrsorganisation) feststellt, dass "... aufgrund der Dunkelziffer ungemeldeter Unfälle die Unfallzahlen zwischen Fußgängern und Radfahrer vermutlich deutlich höher liegen dürften" (Blatt 55 der Verwaltungsakte).

Ist daher die Feststellung der Beklagten, es bestehe eine besondere Gefahrenlage, für die Kammer nachvollziehbar, vermag das Gericht darüber hinaus bei der verkehrsrechtlichen Anordnung auch keine Ermessensfehler zu erkennen.

Insbesondere ist - entgegen der Auffassung des Klägers - kein Ermessensausfall darin zu sehen, dass sich auch der Stadtrat mit der Verkehrsproblematik in der Bahnhofstraße beschäftigt hat. Denn die verkehrsrechtliche Anordnung hat die zuständige Verkehrsbehörde angeordnet. Aus dem Inhalt der Verwaltungsakte- und nicht zuletzt aus den in Auftrag gegebenen Untersuchungen über mögliche alternative Verkehrsführungen - wird hinreichend deutlich, dass die Beklagte die Gefahren für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer gesehen, Alternativen gegeneinander abgewogen und sich zur Abwendung der Gefahr für jedenfalls eine vertretbare Alternative entschieden hat. Dies ist unter Ermessensgesichtspunkten nicht zu beanstanden. Ob der Stadtrat darüber hinaus eine mit dieser Lösung konforme mehrheitliche Auffassung geäußert hat oder aber diese von der behördlichen Entscheidung abwich, vermag jedenfalls keinen Ermessensfehler bei der Entscheidung der Verkehrsbehörde zu belegen.

Die Kammer vermag auch nicht zu erkennen, dass die hier angeordnete Einschränkung des Radverkehrs zur Benutzungspflicht des Radweges vor der Unterführung und zur Untersagung des fahrenden Radverkehrs in der Unterführung gegen den entsprechenden Widmungszweck der Straße verstoßen würde. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO berechtigt ausdrücklich auch zu einer Beschränkung für bestimmte Fahrzeugarten (vgl. hierzu nur König in Hentschel/König/Dauer,

Straßenverkehrsrecht, 40. Auflage zu § 45 StVO Rdnr. 28 b mit zahlreichen weiteren Nachweisen).

Nichts anderes gilt für die angeordnete Radwegbenutzungspflicht durch das Zeichen 240 (Anlage 2 zur StVO laufende Nr. 19) und 241 (Benutzung des getrennten Radweges). Die Benutzungspflicht dieser Radwege bis zur Bahnunterführung und die danach angeordnete Schiebepflicht in der Unterführung ist gerade erforderlich, um den oben dargelegten Gefahren wirksam zu begegnen. Es ist nicht ersichtlich, dass allein durch das Schieben der Fahrräder neue bzw. größere Gefahren eintreten als durch das Befahren der jeweiligen Fahrbahn. Die Kammer vermag zuletzt auch nicht zu erkennen, dass bei einer Breite des Fußgängerbereiches von mehr als 6 m in einer Richtung durch das Hinzukommen schiebender Radfahrer Gefahren auftreten könnten, die mit den oben dargelegten Gefahren vergleichbar wären. Auch insoweit ist die Entscheidung der Beklagten zur Anordnung des Schiebegebots bei gleichzeitiger Pflicht zur Benutzung des Radweges im Übrigen nicht zu beanstanden.

Nach alledem war die Klage abzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 167 VwGO i.V.m. §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen dieses Urteil steht den Beteiligten die **Berufung** an das Thüringer Oberverwaltungsgericht zu, wenn sie von diesem zugelassen wird.

Die **Zulassung der Berufung** kann innerhalb **eines Monats** nach Zustellung des Urteils beantragt werden. Der Antrag ist bei dem Verwaltungsgericht Weimar zu stellen.

Der Zulassungsantrag ist innerhalb zweier Monate nach Zustellung des Urteils zu **begründen**. Die Begründung ist - wenn sie nicht bereits mit dem Zulassungsantrag erfolgt - beim Thüringer Oberverwaltungsgericht, Kaufstraße 2 - 4, 99423 Weimar einzureichen.

Hinweis: Für das Berufungsverfahren besteht **Vertretungszwang** nach Maßgabe des § 67 Abs. 2 und 4 VwGO; dies gilt auch für den Antrag auf Zulassung der Berufung.

Heßmann

Schaub

Heßmann

AVG Hissenbeck ist
wegen Wehrdienstleistung
an der Unterschrift
gehindert.