

ABSCHRIFT

# VERWALTUNGSGERICHT HANNOVER



Az.: 7 A 3917/10

## IM NAMEN DES VOLKES

### URTEIL

In der Verwaltungsrechtssache

der Frau [REDACTED],  
[REDACTED],

Klägerin,

Proz.-Bev.: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED],  
[REDACTED] Bremen, - [REDACTED] -

g e g e n

den Landkreis Diepholz, vertreten durch den Landrat,  
Amtshof 3, 28857 Syke, - SY 31. -

Beklagter,

Streitgegenstand: Anfechtung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriftzeichen

hat das Verwaltungsgericht Hannover - 7. Kammer - auf die mündliche Verhandlung vom 3. Mai 2012 durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgericht Ufer, den Richter am Verwaltungsgericht Schulz-Wenzel, den Richter am Verwaltungsgericht Gonschior sowie die ehrenamtlichen Richter Mac [REDACTED] und Kn [REDACTED] für Recht erkannt:

Die Anordnung Zeichen 205 StVO auf dem linkseitigen Radweg der Bundesstraße 6 in Fahrtrichtung Syke vor dem Rechtsabbiegestreifen aus Fahrtrichtung Syke in die L 332 ("Oesedum") wird aufgehoben.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Verfahrens tragen die Beteiligten zu je 1/2; insoweit ist das Urteil vorläufig vollstreckbar.

Der jeweilige Vollstreckungsschuldner kann die Vollstreckung gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des festgesetzten Betrages abwenden, wenn nicht der jeweilige Vollstreckungsgläubiger vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Soweit die Klage abgewiesen worden ist, wird die Berufung zugelassen.

### **Tatbestand**

Die Klägerin wendet sich gegen zwei seitens des Beklagten in seinem Gebiet getroffene verkehrsbehördliche Maßnahmen; zum einen greift sie die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht und zum anderen eine Vorfahrtsregelung an.

Für den westlich entlang der Bundesstraße 6 (B 6) zwischen Asendorf und Syke vor vielen Jahren angelegten, kombinierten Fuß-/Radweg, für den Beidrichtungsverkehr gilt, ordnete der Beklagte bereits vor langer Zeit eine Radwegebenutzungspflicht an. Im Bereich des zwischen Asendorf und Syke gelegenen Knotenpunktes B 6/Kreisstraße 135 (Scholer Straße) war dieser Radweg mittels einer sich in einem Abstand von ca. 4,50 m zu der Richtungsfahrbahn Asendorf angelegten Querungsfurt über die Scholer Straße geführt. Diese Querung nutzte vormals zwei heute noch vorhandene Verkehrsinseln. Die eine, als Dreiecksfläche ausgebaute Verkehrsinsel trennt die Rechtsabbiegespur von der Hauptfahrbahn der B 6 in die Scholer Straße und verfügt an der Basis über eine Breite von ca. 6,40 m, im Bereich der früher angelegten Furt allerdings nur über eine Breite von ca. 0,90 m bis 2,30 m. Die Breite der zweiten, länglichen Verkehrsinsel, die die beiden Spuren innerhalb der Scholer Straße im Kreuzungsbereich voneinander trennt, beträgt ca. 1,30

m. Die Länge der gesamten Straßenquerung im Bereich der früheren Furt betrug unter Einschluss des freien Rechtsabbiegers ca. 20,70 m.

Nachdem im Rahmen einer Verkehrsschau am 02. September 2003 Anwohner auf Gefahren für Fußgänger und Radfahrer, insbesondere solche im Kindesalter, durch die Führung der Radwegefurt aufmerksam gemacht hatten, verschwenkte der Beklagte die Überquerung des Rad-/ Fußweges über die Scholer Straße - spätestens im Jahre 2004 - in der Weise, dass der Radweg dort, wo er auf den besagten Knotenpunkt trifft, zunächst entlang der Rechtsabbiegespur in die Scholer Straße geführt wird und die Scholer Straße im Abstand von etwa 21,50 m zur Fahrbahn der B 6 quert. Die Länge dieser neuen Querung beträgt ca. 9,80 m. Der Radweg wird auf der Südseite der Scholer Straße dann wieder aufgenommen und an dieser entlang bis zur B 6 und dann parallel zu dieser geführt. An den jeweiligen Einfahrten des Radweges in die Querung der Scholer Straße befinden sich die beiden streitbefangenen Zeichen 240 (zu § 41 StVO) sowie jeweils das Zeichen 205 "Vorfahrt gewähren" (zu § 41 StVO). Diese Radwegebenutzungspflicht in dem besagten Knotenpunkt greift die Klägerin an.

Weiterhin ist zwischen den Beteiligten die Vorfahrtsregelung für Radfahrer im Einmündungsbereichs der L 332 ("Oesedum") in die B 6 streitig, soweit sie die Radfahrer belastet.

Aus Richtung Syke kommend ist der kombinierte Geh- und Radweg unmittelbar parallel zur B 6 angelegt. Im Bereich der Rechtsabbiegespur in die L 332 ist er um ca. maximal 1,50 m - 2,00 m in Richtung Westen verschwenkt und wird von dort über zwei Verkehrsinseln geführt. Insgesamt sind im Bereich der Straße "Oesedum" drei Fahrspuren vorhanden. Den Radfahrern wird sowohl bei der aus Norden kommenden Rechtsabbiegespur durch das streitbefangene Zeichen 205 StVO das Gebot "Vorfahrt gewähren" auferlegt als auch - durch ein im Verlaufe des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens wieder angebrachtes Zeichen 205 StVO - aus Fahrtrichtung Syke kommend im Bereich der Rechtsabbiegespur in die Straße "Oesedum". Hinsichtlich der beiden übrigen Fahrspuren der Straße "Oesedum" ist hingegen der Radfahrverkehr vorfahrtsberechtigt. In einem Abstand von ca. 4,20 m hinter dem für Radfahrer geltenden Zeichen 205 StVO ist ein weiteres Zeichen 205 StVO für den Kraftfahrzeugverkehr aufgestellt, das dem Verkehr auf der Rechtsabbiegespur "Oesedum" auferlegt, die Vorfahrt dem Linksabbiegeverkehr von der B 6 aus Richtung Nienburg in die Straße "Oesedum" zu gewähren. Jeweils südlich und nördlich des Einmündungsbereichs befindet sich außerdem das Zeichen 240 StVO, das die Radwegebenutzungspflicht regelt.

Die Klägerin hat am 13. September 2010 Klage erhoben, zu deren Begründung sie im Wesentlichen ausführen lässt:

Der Beklagte habe die Verwaltungsvorschriften, die das Ermessen für die angegriffenen Anordnungen bundeseinheitlich lenkten, nicht beachtet. Nach Ziffer 1.2.5.2 der Verwaltungsvorschrift zu § 2 Abs. 4 StVO dürfe eine Radwegebenutzungspflicht nur dort angeordnet werden, wo die Benutzung des Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher sei. Das sei der Fall, wenn die Linienführung im Streckenverlauf und die Radwegeführung an Kreuzungen und Einmündungen auch für den Ortsfremden eindeutig erkennbar, im Verlauf stetig und insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten sicher gestaltet sei. Das Abbiegen an Kreuzungen und Einmündungen sowie das Einfahren an verkehrsreichen Grundstückszufahrten sei mit Gefahren verbunden. Auf eine ausreichende Sicht zwischen dem Kraftfahrzeugverkehr und dem Radverkehr sei deshalb besonders zu achten. So sei es notwendig, den Radverkehr bereits rechtzeitig vor der Kreuzung oder Einmündung im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs zu führen und die Radwegeführung an der Kreuzung oder Einmündung darauf abzustimmen. Das Merkmal der „Stetigkeit“ erstrecke sich insbesondere auf die Vorfahrt. So bestimme die Verwaltungsvorschrift zu § 8 Abs. 1 StVO, dass im Verlauf einer durchgehenden Straße die Regelung stetig sein solle. Die Regelung an der Einmündung der L 332 in die B 6 widerspreche diesen Vorgaben, weil sie innerhalb des Einmündungsbereichs sich widersprechende Vorfahrtsregelungen für Radfahrer enthalte und damit eine Gefahrensituation erst schaffe.

Die Verkehrsführung des Radweges über die Kreuzung K 135 (Scholer Straße) bei Dillertal verstoße gegen den Grundsatz der Stetigkeit, weil der Radweg nicht parallel zur B 6 verlaufe, sondern mit einem großen Schwenk davon weggeführt werde; die Vorfahrtberechtigung des Radweges werde unterbrochen. Das Gebot der Sicherheit werde nicht beachtet, weil der Radverkehr nicht im Sichtbereich des von hinten herannahenden Autoverkehrs sondern um die Kurve herum aus dem Sichtbereich herausgeführt werde, weil der Radfahrer vor dem Überqueren der Seitenstraße beim Blick nach hinten nur noch ein kurzes Stück der Rechtsabbiegespur und nicht mehr den von weiter weg herankommenden Autoverkehr überblicken könne; auch sei die Führung über mehrere Verkehrsinseln entfallen, so dass der Radfahrer vor dem Überqueren der Scholer Straße gleichzeitig den aus allen Richtungen herankommenden Autoverkehr beobachten müsse. Außerdem sei die Markierung einer Furt, die den Autofahrer zum Schutz des Radverkehrs auf dessen Querung aufmerksam gemacht habe, entfallen. Die Geschwindigkeit des rechts abbie-

genden Autoverkehrs werde nicht durch eine schärfere Kurvenführung verringert, sondern im Gegenteil erhöht; dies sei besonders problematisch, weil der Autoverkehr beim nunmehr ungestörten Durchfahren der lang gezogenen separaten Rechtsabbiegespur nicht mehr mit dahinter auftauchenden Radfahrern rechne. Die Vorfahrtregelung sei zu Gunsten der stärkeren Verkehrsteilnehmer und zu Lasten der schwächeren Verkehrsteilnehmer ausgestaltet worden, worin ein Verstoß gegen eine „sichere Linienführung“, Ziffer II.2.c) VwV zu § 2 Abs. 4 S. 2 StVO, liege.

Der Ehemann der Klägerin habe dem Beklagten vorprozessual die Bedenken gegen die streitgegenständlichen Verkehrsregelungen mitgeteilt und sich um eine Abänderung bemüht. Der Beklagte habe dies jedoch abgelehnt.

Die Klägerin beantragt

1. die Anordnung Zeichen 205 StVO auf dem linksseitigen Radweg entlang der B 6 in Fahrtrichtung Syke vor dem Rechtsabbiegestreifen in die L 332 aufzuheben und
2. die nach Zeichen 240 StVO verpflichtende Führung des Beidrichtungsradverkehrs entlang der B 6 über die K 135 ("Scholer Straße") in einem Abstand von 22 Metern zur Fahrbahn der B 6 aufzuheben.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Er erwidert: An den streitbefangenen Kreuzungsbereichen seien in den Jahren 2003 und 2004 Veränderungen der Verkehrsführung für den Radweg vorgenommen worden, weil sich dort jeweils ein Unfallschwerpunkt herausgebildet habe, der durch entsprechende Maßnahmen beseitigt werden sollen. Es befinde sich dort jeweils ein Ausflugslokal; diese Lokale würden in erheblichem Maße von Teilnehmern an Veranstaltungen vielfältigster Art besucht und brächten in starkem Maße Zielverkehr, der nicht ortskundig sei, mit sich. Die B 6 sei eine vielbefahrene Straße; das Aufkommen an Schwerlastverkehr sei hoch. Beim Fahrzeugaufkommen werde zurzeit von einer täglichen Belastung von ca. 15.000 Fahrzeugen ausgegangen. Die seinerzeitigen Regelungen zur Verringerung des Unfallaufkommens an den beiden Kreuzungsbereichen seien jeweils auch unter Berücksichtigung der dort vorhandenen Haltestellen für Schülerbeförderung und unter Einbeziehung der Elternschaft, der Gemeinde, der Polizei, des Straßenbaulastträgers und der Verkehrsunfallkommission getroffen worden. Die Maßnahmen hätten dazu geführt, dass

es zu einer erheblichen Reduzierung des Unfallaufkommens an diesen beiden Kreuzungen gekommen sei.

Die von der Klägerin angeregte Teilfreigabe der Fahrbahn der B 6 unter Aufhebung der Benutzungspflicht des Radweges könne zwar die Durchgängigkeit des Radweges herbeiführen; die Benutzung der Bundesstraße bringe aber ein sehr hohes Risiko mit sich, das eine erfahrene Radfahrerin wie die Klägerin möglicherweise zu tragen vermöge, das Schülern jedoch nicht zuzumuten sei. Den streitigen Regelungen sei jeweils eine Abwägung der Interessen der betroffenen Fußgänger, Radfahrer und motorisierten Fahrzeugführer vorausgegangen. Die Radfahrer nähmen die Wegführung von der B 6 unter Beachtung ihres Wartegebotes auf der nicht bevorrechtigten Straße auch an. Durch diese Regelung sei der Kreuzungsweg, den Radfahrer und Fußgänger zu bewältigen hätten, um über die Hälfte reduziert worden. Gerade auch die schwachen Verkehrsteilnehmer, die die Gefahrenstelle für sich nicht erkennen könnten, hätten durch entsprechende Hinweise und Streckenführungen zu einem Verhalten, welches Unfälle vermeidet, bewegt werden müssen.

Im Übrigen mache sich der Beklagte die Stellungnahme der Polizeiinspektion Diepholz vom 08. Oktober 2010 zu eigen, die von Polizeihauptkommissar Rehling, der bereits viele Jahre in diesem Bereich tätig sei und seinerzeit auch die Umstrukturierung der streitigen Straßeneinmündungsbereiche mitgestaltet habe, verfasst sei. Darin heißt es im Wesentlichen: Zur begehrten Aufhebung der Anordnung des Zeichens 205 StVO auf dem linksseitigen Radweg entlang der B 6 in Fahrtrichtung Syke vor dem Rechtsabbiegestreifen in die L 332 bei Ochtmannien sei auszuführen, dass es sich bei der zu querenden Straße um eine sog. „Freie Rechtsabbiegespur“ handle. Ein Radfahrer, der den parallel der Vorfahrtstraße verlaufenden Radweg befahre, verlasse diese Vorfahrtstraße, wenn der Radweg entlang des "Freien Rechtsabbiegers" weitergeführt werde. Er fahre jetzt parallel zum Rechtsabbieger und fahre bei Weiterführung des Radweges später wieder parallel zur untergeordneten Straße. Wenn er dem Verlauf der Vorfahrtstraße folgen wolle, müsse er den freien Rechtsabbieger überqueren. Jeder Verkehrsteilnehmer, der eine Fahrbahn auf freier Strecke überquere, habe die Wartepflicht. Da bei Radfahrern jedoch nicht zwangsläufig davon ausgegangen werden könne, dass sie mit allen Einzelheiten der Vorfahrtregelung vertraut seien, würden die Radfahrer vor derartigen Querungsstellen durch ein Zeichen 205 StVO in verkleinerter Größe gesondert auf ihre Wartepflicht hingewiesen. Dieses Verfahren werde an allen vergleichbaren Knoten angewendet.

Zur begehrten Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht entlang der B 6 über die Scholer Straße sei darauf hinzuweisen, dass die ursprüngliche Querungsstelle über die Verkehrsinseln zwischen der Fahrbahn der Scholer Straße und dem freien Rechtsabbieger

um einige Meter in Richtung Scholen verlegt worden sei, um die Sicherheit der querenden Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen. Bei Verkehrsschauen am 02. Juni und 02. September 2003 sei durch Anwohner der Hinweis erfolgt, dass es Gefahren für Fußgänger und Radfahrer an dem Knoten gebe. Die Bushaltestellen lägen an der B 6 auf gegenüberliegenden Seiten. Dies bedeute, dass die Schüler entweder morgens auf dem Weg zur Bushaltestelle oder mittags auf dem Rückweg die B 6 und auch die Scholer Straße überqueren müssten. Dazu hätten sie vormals den freien Rechtsabbieger aus Richtung Syke in Richtung Scholen queren und auf der Verkehrsinsel warten müssen. Deren Aufstellfläche sei aber zu klein gewesen, so dass Fahrräder, die von den Kindern geschoben worden seien, auf die Fahrbahn geragt hätten. Eine Mutter habe berichtet, dass das Rad eines Kindes bereits angefahren worden sei. Zur Hebung der Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer sei nur eine bauliche Verlegung des gemeinsamen Geh- und Radwegs in Frage gekommen. Daraufhin sei die Querungsstelle auf der Insel zurückgebaut und die nun vorhandene Querungsstelle in Höhe der Zufahrt zum Gaststättenparkplatz angelegt worden. Da die Furt um etwa 10 m weiter nach hinten verlegt worden sei, ergebe sich zwar ein Umweg von ca. 20 m; die Querung der Scholer Straße habe sich aber um ca. 1/3 reduziert. Dies habe einen erheblichen Sicherheitsgewinn insbesondere für die schwachen Radfahrer wie beispielsweise Schulkinder zur Folge.

Die Kammer hat gemäß Beweisbeschluss die Örtlichkeiten am 03. Mai 2012 in Augenschein genommen; wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf die Niederschrift verwiesen.

Wegen des weiteren Sachverhalts wird auf den Inhalt der Gerichtsakte und der beigezogenen Verwaltungsvorgänge Bezug genommen.

### **E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e**

Die zulässige (1.) Klage ist in dem sich aus dem Urteilstenor ergebenden Umfang begründet (2.).

1. Die Klage ist fristgerecht erhoben. Die Frist für die Anfechtung eines Verkehrsgebotes, das durch Verkehrszeichen bekannt gegeben wird, beginnt für einen Verkehrsteilnehmer zu laufen, wenn er zum ersten Mal auf das Verkehrszeichen trifft; hingegen wird

die Frist für ihn nicht erneut ausgelöst, wenn er sich dem Verkehrszeichen später ein weiteres Mal gegenüber sieht (vgl. BVerwG, Urt. v. 23.09.2010 - 3 C 32/09 -, DAR 2011, 39). Die Klägerin hat unwiderlegt vorgetragen, sie habe den streitgegenständlichen Abschnitt des Radwegs an der B 6 zum ersten Mal am 13. September 2009 mit dem Fahrrad befahren. Damit kann die Klägerin frühestens zu diesem Zeitpunkt erstmals mit den streitgegenständlichen Verkehrszeichen konfrontiert worden sein, so dass die Klageerhebung am 13. September 2010 rechtzeitig erfolgte und den Eintritt der Bestandskraft gegenüber der Klägerin verhinderte (§ 70 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 i.V.m. § 58 Abs. 2 VwGO).

Der Klage fehlt auch nicht die erforderliche Klagebefugnis (§ 42 Abs. 2 VwGO). Bereits durch das erstmalige Befahren des Radwegs im streitgegenständlichen Abschnitt mit dem Fahrrad war die Klägerin Adressatin der angegriffenen Verkehrsgebote geworden, wodurch sie in rechtlich beachtlicher Weise belastet wurde. Insofern kommt zumindest eine Verletzung der allgemeinen Freiheitsgewährleistung nach Art. 2 Abs. 1 GG in Betracht (BVerwG, Urt. v. 21.08.2003 - 3 C 15/03 -, NJW 2004, 698). Im Übrigen beabsichtigt die Klägerin, das streitige Teilstück des Radweges an der B 6 auch zukünftig zu befahren.

2. a) Die Klage ist begründet, soweit mit ihr erstrebt wird, die Anordnung Zeichen 205 zu § 41 Abs. 2 Nr. 1 lit. b Straßenverkehrs-Ordnung - StVO - auf dem linksseitigen Radweg entlang der B 6 in Fahrtrichtung Syke vor dem Rechtsabbiegestreifen in die L 332 aufzuheben. Diese Anordnung ist rechtswidrig und verletzt die Klägerin in ihren Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

Allerdings folgt dies nicht etwa bereits daraus, dass der Beklagte offenbar eine entsprechende schriftliche verkehrsrechtliche Anordnung nicht getroffen hat, jedenfalls eine solche in den vorgelegten Verwaltungsvorgängen nicht zu finden und von dem Beklagten auch auf ausdrückliche Bitte des Gerichts nicht vorgelegt worden ist. Denn eine verkehrsrechtliche Anordnung stellt keinen Verwaltungsakt dar, weil sie keine Regelung mit Außenwirkung gegenüber Anliegern oder Verkehrsteilnehmern enthält, sondern lediglich eine vorbereitende Funktion erfüllt. Die Regelung mit Außenwirkung liegt in dem Ge- bzw. Verbot, dass das Verkehrszeichen den Verkehrsteilnehmern auferlegt. Davon zu trennen ist die Frage, ob die Straßenverkehrsbehörde das ihr eingeräumte Ermessen (pflichtgemäß) ausgeübt hat. Die anzustellenden Ermessenserwägungen dürften zwar regelmäßig in der Begründung der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung festgehalten sein. Sind diese Erwägungen aber - wie vorliegend (dazu im Folgenden) - den vorgelegten Verwal-



tungsvorgängen an anderer Stelle zu entnehmen, so reicht dies nach Auffassung der erkennenden Kammer aus. Allein das Fehlen einer schriftlichen straßenverkehrsrechtlichen Anordnung führt daher nicht bereits zur Rechtswidrigkeit des durch das angegriffene Verkehrszeichen vermittelten Ge- bzw. Verbotes (vgl. Urt. d. erk. K. v. 27.04.2010 - 7 A 1820/08-, juris).

Die aufgrund § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO - durch Aufstellen des Zeichens 205 konkludent ergangene - straßenverkehrsrechtliche Anordnung ist im maßgeblichen Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung jedoch wegen Verstoßes gegen § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO rechtswidrig.

Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO, der durch die Anfügung von § 45 Abs. 9 StVO zwar modifiziert und ergänzt, nicht aber ersetzt worden ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 05.04.2001 - 3 C 23.00 -, NJW 2001, 3139), können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten. Vorliegend hat der Beklagte als zuständige Straßenverkehrsbehörde die Aufstellung des angegriffenen Verkehrszeichens 205 StVO aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs angeordnet.

Als in Bezug auf Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs speziellere Regelung konkretisiert und verdrängt § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO in seinem Anwendungsbereich die allgemeine Regelung in § 39 Abs. 1 und § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO setzt für Verbote und Beschränkungen des fließenden Verkehrs eine Gefahrenlage voraus, die - erstens - auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist und - zweitens - das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter (hier insbesondere: Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern sowie öffentliches und privates Sacheigentum) erheblich übersteigt (vgl. BVerwG, Urt. v. 23.09.2010 - 3 C 37/09 -, NJW 2011, 246). Ob diese Voraussetzungen vorliegen, unterliegt in vollem Umfang der verwaltungsgerichtlichen Nachprüfung.

Besondere örtliche Verhältnisse im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO können bei verkehrsbehördlichen Maßnahmen insbesondere in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke, witterungsbedingten Einflüssen (z.B. Nebel, Schnee- und Eisglätte), der dort anzutreffenden Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein. Die Voraussetzung, dass die vorzufindende Gefahrenlage das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigen muss, ist dann erfüllt, wenn alsbald mit an Gewissheit grenzender Wahrscheinlichkeit vermehrt Schadensfälle eintre-

ten würden, sähe die zuständige Straßenverkehrsbehörde von jeglicher Gefahr vermin-  
dernden Tätigkeit ab, womit das Vorliegen einer konkreten Gefahr belegt ist. Maßstab ist,  
ob gerade bezogen auf den Streckenabschnitt, für den die angegriffenen Verkehrsbe-  
schränkungen gelten, eine entsprechende konkrete Gefahr besteht (vgl. zum Ganzen:  
BVerwG, Urt. v. 05.04.2001, a.a.O.; Urt. v. 23.09.2010 - 3 C 37/09 -, a.a.O.).

Die Anordnung ist rechtswidrig, weil sie geeignet ist, das allgemeine Risiko von Verkehrs-  
unfällen erheblich zu erhöhen. Denn die Vorfahrtsregelung für Radfahrer im Kreuzungsbe-  
reich der B 6 und der L 332 stellt sich als uneinheitlich und widersprüchlich dar. Insgesamt  
sind im Bereich der Straße "Oesedum" (L 332) drei Fahrspuren vorhanden. Bei der aus  
Norden kommenden Rechtsabbiegespur wird durch das angegriffene Verkehrszeichen  
205 StVO den Radfahrern das Gebot "Vorfahrt gewähren" gegeben. Hinsichtlich der bei-  
den übrigen Fahrspuren der Straße "Oesedum" ist hingegen der Radfahrverkehr vor-  
fahrtsberechtigt. Auch aus Fahrtrichtung Syke kommende Radfahrer müssen im Bereich  
der Rechtsabbiegespur in die Straße "Oesedum" aufgrund eines dort angebrachten Ver-  
kehrszeichens 205 StVO "Vorfahrt gewähren". Dieses Verkehrszeichen ist auch für Kraft-  
fahrzeuge, die sich aus Richtung Syke nähern, als solches erkennbar. Während also Rad-  
fahrer im überwiegenden Teil des Einmündungsbereichs gegenüber dem Kraftfahrzeug-  
verkehr vorfahrtberechtigt sind, gilt dies hinsichtlich der streitigen Fahrspur infolge des  
angefochtenen Verkehrszeichens nicht. Insgesamt liegt damit innerhalb des Kreuzungs-  
bereichs eine gespaltene Vorfahrtsregelung vor, die geeignet ist, die Verkehrsteilnehmer  
zu verwirren. Auch dürfte für Radfahrer, die aus Richtung Syke kommen, zweifelhaft sein,  
ob das Gebot, Vorfahrt zu gewähren, für den gesamten Kreuzungsbereich oder nur für  
den Bereich der Rechtsabbiegespur gilt.

b) Die Klage ist unbegründet, soweit die Klägerin begehrt, die nach Zeichen 240 zu § 41  
Abs. 2 Nr. 5 StVO verpflichtende Führung des Beidrichtungsradsverkehrs entlang der B 6  
über die K 135 ("Scholer Straße") in einem Abstand von 22 Metern zur Fahrbahn der B 6  
aufzuheben.

Die Radwegebenutzungspflicht nach Zeichen 240 nach § 41 Abs. 2 Nr. 5 StVO ("gemein-  
samer Fuß- und Radweg") ist eine Beschränkung des fließenden Verkehrs im Sinne von §  
45 Abs. 9 StVO und eine Beschränkung der Benutzung der Straße im Sinne von § 45  
Abs. 1 Satz 1 StVO (vgl. BVerwG, Urt. v. 18.11.2010 - 3 C 42/09 -, NJW 2011, 1527).

Nach § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO müssen Radfahrer Radwege benutzen, wenn die jeweilige  
Fahrtrichtung mit Zeichen 237, 240 oder 241 StVO gekennzeichnet ist. Kehrseite dieses

Nutzungsgebotes ist das Verbot für Radfahrer, auf den so gekennzeichneten Strecken die Fahrbahn zu benutzen. Das Verkehrszeichen begründet zwar kein Verbot der Benutzung der Straße (zu der auch Radwege zählen), wohl aber einen Ausschluss der Radfahrer von der Benutzung der Fahrbahn und damit eine Beschränkung in Bezug auf die allgemeine Verkehrsregel, dass Fahrzeuge einschließlich Fahrräder die Fahrbahn benutzen (§ 2 Abs. 1 StVO).

Wie bereits ausgeführt setzt § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO für Verbote und Beschränkungen des fließenden Verkehrs eine Gefahrenlage voraus, die - erstens - auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist und - zweitens - das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter (hier insbesondere: Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern sowie öffentliches und privates Sacheigentum) erheblich übersteigt. Ob diese Voraussetzungen vorliegen, unterliegt in vollem Umfang der verwaltungsgerichtlichen Nachprüfung. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. Urt. v. 18.11.2010, a.a.O.) können besondere örtliche Verhältnisse im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO bei verkehrsbehördlichen Maßnahmen insbesondere in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke, witterungsbedingten Einflüssen (z.B. Nebel, Schnee- und Eisglätte), der dort anzutreffenden Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein). Diese Grundsätze sind auch in Bezug auf die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht anwendbar. Dass auch hierfür die Beurteilung ein ganzes Bündel von Faktoren von Bedeutung ist, bestätigt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO. Danach kommt die Anlage von Radwegen im Allgemeinen dort in Betracht, wo es die Verkehrssicherheit, die Verkehrsbelastung und der Verkehrsablauf erfordern (vgl. VkBf 1997 S. 691). Auch hier gilt, dass die Voraussetzung, die vorzufindende Gefahrenlage müsse das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigen, dann erfüllt ist, wenn alsbald mit an Gewissheit grenzender Wahrscheinlichkeit vermehrt Schadensfälle eintreten würden, sähe die zuständige Straßenverkehrsbehörde von jeglicher Gefahr verminderns Tätigkeit ab. Entscheidend ist, ob gerade bezogen auf den Streckenabschnitt, für den die angegriffenen Verkehrsbeschränkungen gelten, eine entsprechende konkrete Gefahr besteht (vgl. BVerwG, Urt. v. 05.04.2001, a.a.O.; Urt. v. 23.09.2010 - 3 C 37/09 -, a.a.O.).

Gemessen an diesem rechtlichen Maßstab steht die angegriffene Anordnung der Pflicht zur Benutzung des Beidrichtungswegs entlang der B 6 im Kreuzungsbereich B 6/ Scholer Straße im Einklang mit dem Gesetz.

Eine auf besonderen örtlichen Verhältnissen beruhende Gefahrenlage im Sinne der genannten Vorschriften ergibt sich hier daraus, dass entlang der gesamten B 6 wegen des hohen Verkehrsaufkommens - insbesondere der hohen Anzahl an Lastkraftwagen - und wegen der von den Kraftfahrzeugen gefahrenen hohen Geschwindigkeiten Radwegebenutzungspflicht angeordnet ist. Die Kraftfahrzeugführer rechnen deshalb auf der streitigen kurzen Strecke nicht mit Radfahrern auf der Fahrbahn der Bundesstraße. Sind die Kraftfahrer aber nicht darauf eingestellt, dass die Fahrbahn durch Radfahrer mitbenutzt wird, ist mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass nicht alle Kraftfahrer die dann erforderliche besondere Vorsicht walten lassen. Es wäre mit Händen zu greifen, dass Situationen eintreten, in denen nicht nur die Radfahrer sondern auch Kraftfahrer in hohem Maße gefährdet wären. Für die Radfahrer folgt dies ohne weiteres daraus, dass Kraftfahrzeuge die Radfahrer mit der in diesem Bereich erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h - realistisch dürften nicht selten auch höhere Geschwindigkeiten sein - überholen würden und zu befürchten wäre, dass diese dabei nicht den vorgeschriebenen Mindestabstand einhalten würden. Für die Kraftfahrer ergäben sich Gefahren, weil diese - von der "plötzlichen" Mitbenutzung der Fahrbahn durch Radfahrer überrascht - mit Ausweichmanövern über ihre Fahrspur hinaus reagieren und dadurch Folgeunfälle provoziert werden könnten. All diese Gefahrenmomente würden noch dadurch verschärft, dass der Radverkehr den abbiegenden Kraftverkehr zweimal queren muss.

Vor diesem Hintergrund erscheint es zwingend geboten zu verhindern, dass radfahrenden (Schul)Kindern durch Aufhebung der Pflicht zur Benutzung des Radwegs (rechtlich) die Möglichkeit eingeräumt wird, die Fahrbahn der B 6 zu nutzen. Denn die Wahrscheinlichkeit, dass insbesondere jüngere Kinder mit dieser Verkehrssituation überfordert wären, wird von der Kammer als sehr groß eingeschätzt.

Die Kammer sieht das Gebot, den Radweg stetig an der Straße entlang zu führen, nicht als verletzt an. Zwar sehen die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (Ausgabe 2009) - ERA 2009 - vor, dass an Knotenpunkten - wie hier - der parallel zur übergeordneten Straße verlaufende Fußgänger-und /oder Radverkehr etwa 6,00 m abgesetzt vom Rand der übergeordneten Straße über die untergeordnete Straße geführt wird (ebenda, S. 70). Da die ERA 2009 von der Beratungsstelle für Schadensverhütung des Verbandes der Schadensversicherer e.V. und damit von einer Einrichtung erstellt wurden, die ein nachhaltiges Interesse daran besitzt, die Zahl und die Schwere von Unfällen möglichst gering

zu halten, können sie als Anhaltspunkt herangezogen werden (vgl. Bay. VGH, Ur. v. 06.04.2011 -1 1 B 08.1892 -, SVR 2011, 354). Daraus folgt, dass auch die ERA 2009 die stetige Führung eines Radwegs im Bereich eines Knotenpunktes auch dann noch als gegeben ansieht, wenn er dort verschwenkt - und nicht etwa strikt parallel zur übergeordneten Straße - über die untergeordnete Straße geführt wird. Vorliegend quert der Radweg an dem streitbefangenen Streckenabschnitt nach einer Verschwenkung die - zur B 6 untergeordnete - Scholer Straße zwar erst im Abstand von etwa 21,50 m zur Fahrbahn der B 6. Angesichts der dort herrschenden Situation bleibt aber auch bei diesem Abstand der Querung zur übergeordneten Straße die Stetigkeit der Radwegeführung (noch) erhalten, weil der Radweg über seine gesamte Strecke an der B 6 entlang führt und für die Kraftfahrer ohne weiteres wahrzunehmen ist. Es erscheint sehr unwahrscheinlich, dass ein Kraftfahrer durch die vorhandene Verschwenkung Radfahrer, die sich auf dem Radweg befinden, aus den Augen verliert, zumal an dem Knotenpunkt die Sicht auf den verschwenkten Radweg durchweg gegeben ist.

Selbst wenn die Verkehrsführung nicht in Übereinstimmung mit den Verwaltungsvorschriften zu den hier einschlägigen Regelungen der StVO - VwV-StVO - steht sollte, folgte daraus nicht etwa sogleich, dass die angegriffene Anordnung rechtswidrig wäre. Denn die ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften sollen zwar eine bundesweit einheitliche Anwendung des § 45 StVO sicherstellen und sind für die Behörde verbindlich; sie stehen aber nicht im Rang materiellen Rechtes, welches auch das Gericht binden würde. Auch darf die Straßenverkehrsbehörde bei atypischen Sachverhalten von den Vorgaben der VwV-StVO abweichen (vgl. BayVGH, Ur. v. 06.04.2011, a.a.O., nachfolgend BVerwG, Beschl. v. 16.04.2012 - 3 B 62/11 -, juris). Ein solcher atypischer Sachverhalt liegt hier vor, weil - wie dargelegt - die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht für den streitigen Streckenabschnitt mit hoher Wahrscheinlichkeit erhebliche Gefahren für alle den streitigen Kreuzungsbereich passierenden Verkehrsteilnehmer herauf beschwören würde und insbesondere die radfahrenden (Schul-)Kinder dringend vor diesen Gefahren zu schützen sind.

Der Beklagte hat das ihm durch § 45 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 9 Satz 2 StVO eingeräumte Ermessen auch im Übrigen rechtsfehlerfrei ausgeübt. Die Ermessensausübung und die Ermittlung des entscheidungserheblichen Sachverhalts sowie die Abwägung der wesentlichen Umstände und der Interessen der betroffenen Verkehrsteilnehmer ist in der Stellungnahme der Polizeiinspektion Diepholz vom 08. Oktober 2010, die die anlässlich der

entscheidenden Verkehrsschau vom 02. September 2003 angestellten Überlegungen mitgeteilt hat, dargestellt.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 155 Abs. 1 Satz 1 VwGO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 VwGO i.V.m. §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.

Soweit die Klage abgewiesen worden ist, wird die Berufung gemäß §§ 124a Abs. 1 Satz 1, 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO zugelassen, weil die Kammer der Frage, ob die Stetigkeit der Radwegführung die ständige parallele Führung eines Radweges an der (übergeordneten) Straße auch an Knotenpunkten bzw. Kreuzungsbereichen erfordert oder auch Verschwenkungen von mehr als 20 m zulässt, grundsätzliche Bedeutung beimisst.

#### **Rechtsmittel belehrung:**

Gegen dieses Urteil ist die Berufung an das

Niedersächsische Oberverwaltungsgericht,  
Uelzener Straße 40,  
21335 Lüneburg,

statthaft. Die Berufung ist beim

Verwaltungsgericht Hannover,  
Eintrachtweg 19,  
30173 Hannover,

innerhalb eines Monats nach Zustellung des Urteils schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle einzulegen. Im Berufungsverfahren muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören. Die Berufung muss das angefochtene Urteil bezeichnen und ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung des Urteils zu begründen. Die Begründung ist, sofern sie nicht zugleich mit der Einlegung erfolgt, bei dem

Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht,  
Uelzener Straße 40,  
21335 Lüneburg,

schriftlich oder in der Form eines elektronischen Dokuments nach Maßgabe der Verordnung des Niedersächsischen Justizministeriums über den elektronischen Rechtsverkehr in der Justiz vom 3. Juli 2006 (Nds. GVBl. S. 247) einzureichen. Sie muss einen bestimmten Antrag sowie die im Einzelnen anzuführenden Gründe der Anfechtung (Berufungsgründe) enthalten.

Ufer

Ufer

Gonschior

zugleich für den Richter am  
Verwaltungsgericht Schulz-  
Wenzel, der wegen Erkran-  
kung an der Unterschrifts-  
leistung gehindert ist