

**Max Mustermann**  
Musterstraße 3  
00000 Musterstadt  
eMail: max@mustermann.de

Musterstadt, den 1. Mai 2009

Telefon: 00000/0000000  
FAX: 00000/0000000

Verwaltungsgericht  
Düsseldorf  
Bastionstr. 39  
40213 Düsseldorf

## Klage

des Dipl.-Ing. Max Mustermann  
Adresse wie oben

- Kläger -

## gegen

die **Stadt Musterstadt**  
00000 Musterstadt,  
- vertreten durch den Oberbürgermeister -

- Beklagte -

wegen der Anordnung der Radwegbenutzungspflicht auf der Straße *Sternbuschweg* in beide Fahrtrichtungen.

Ich beantrage

- die angeordnete Radwegbenutzungspflicht aufzuheben
- hilfsweise, Geh- und Radweg auf dem *Sternbuschweg* in den von der StVO, den Verwaltungsvorschriften zur StVO und ergänzenden Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) geforderten baulichen Zustand zu versetzen

### **Sachverhalt**

Auf dem Sternbuschweg befindet sich seit vielen Jahren auf dem Hochbord eine vom Gehweg abgetrennte Verkehrsfläche. Diese Fläche ist von vielen Radfahrern

als „anderer Radweg“ genutzt worden, war jedoch nie eindeutig als solcher gewidmet. Zwischen diesem „anderen Radweg“ und dem Gehweg hat die Straßenverkehrsbehörde über weite Strecken einen Längsparkstreifen für Kfz, teilweise aber auch Querparken, angeordnet bzw. geduldet.

Mitte Januar 2008 wurde von Seiten der Stadt Duisburg damit begonnen, diesen „anderen Radweg“ durch Anbringen von Zeichen 237 als benutzungspflichtigen Radweg auszuweisen. Dies geschah ohne bauliche Veränderung am Radweg oder sonstigen Straßenteilen.

Ich befahre diese Strecke regelmäßig mit dem Fahrrad auf meinem täglichen Dienstweg von meinem Wohnort in Bottrop zu meiner Dienststelle in Duisburg und bin somit von der Anordnung betroffen.

Ich habe mit Schreiben vom 24.01.2008 (Anlage 1) Akteneinsicht bei der Stadt Duisburg beantragt, um die Begründung für die Anordnung der Benutzungspflicht zu erfahren. Trotz des zwischenzeitlich erfolgten Anbringens der Z. 237 enthielt die mir mit Datum 18.02.2008 zugesandte Aktenkopie (Anlage 2) keinerlei Begründung für die Anordnung, vielmehr noch fehlte auch die Anordnung selbst.

In Unkenntnis der zum 1. November 2007 durch das Bürokratieabbaugesetz NRW geänderten Rechtslage habe ich mit Schreiben vom 24. Januar 2008 (Anlage 3) der Anordnung der Radwegbenutzungspflicht auf dem Sternbuschweg widersprochen und meine Zweifel zum Ausdruck gebracht, dass die hohen Anforderungen des §45 IX StVO erfüllt sind und weiterhin ausgeführt, dass die straßenbaulichen Voraussetzungen auf nahezu der gesamten Länge nicht erfüllt sind.

Bis heute habe ich in der Sache nichts weiter von der Stadt Duisburg gehört.

Wegen der Einzelheiten wird auf den Schriftwechsel Bezug genommen.

### ***Begründung***

Eine Benutzungspflicht darf als Verkehrsbeschränkung (Fahrbahnverbot für Radfahrer (vgl. hierzu ausführlich VG Hamburg, Urteil vom 28. Januar 2002, NZV 2002, 533 [534], Anlage 4)) nach § 45 IX StVO nur angeordnet werden, wenn eine besondere örtliche Gefahrenlage besteht. Gleichzeitig fordert § 39 I StVO, dass Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden dürfen, wo dies zwingend geboten ist. Das VG Berlin hat in seinem Urteil vom 28. September 2000 (VG Berlin, Az.

27A206/99, Anlage 5) betont, dass beide Bestimmungen zu berücksichtigen sind.

Die Beklagte hat es im bisherigen Verfahren trotz zweimaliger Aufforderung (Akteneinsicht und Widerspruchsschreiben) versäumt, eine besondere Gefahrenlage zu belegen.

Zu diesem Beleg ist sie jedoch verpflichtet.

Aufgrund der Tatsache, dass die Benutzungspflicht bis Dezember 2007 offensichtlich nicht für notwendig erachtet wurde und sich in der Zwischenzeit im Verkehrsgeschehen oder der Verkehrsbelastung nichts geändert hat, bleiben starke Zweifel an der Notwendigkeit.

Zusätzlich bestimmt die Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) zu §2 IV Satz 2 StVO (Rn. 16), dass *„die Benutzung des Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist.“* An diese Bestimmung ist die Beklagte ebenfalls gebunden, vgl. VG Hamburg, a.a.O. S. 535.

Aus den in Anlage 2 (Akteneinsicht) übersandten Schriftstücken geht hervor, dass der Beklagten zum Zeitpunkt der Anordnung bekannt gewesen ist, dass der Radweg nicht den baulichen Anforderungen entspricht. In der Tabelle ist deutlich gekennzeichnet, dass der Radweg zumindest in Teilabschnitten nicht der Mindestbreite entspricht und dies auch von Mitarbeitern der Beklagten vor der Anordnung der Benutzungspflicht so aktenkundig gemacht worden ist.

Dabei ist in dieser Tabelle nicht berücksichtigt, dass der Radweg im Bereich des unmittelbar an ihn angrenzenden Parkstreifens noch zusätzlich eingeschränkt ist. Da Radfahrer in einer solchen Situation ständig mit unvorsichtig geöffneten Seitentüren von abgestellten Kfz rechnen müssen, empfiehlt das Bundesverkehrsministerium, einen Seitenabstand von einem Meter neben parkenden Fahrzeugen einzuhalten. Radfahrer, die diesen Sicherheitsabstand nicht einhielten, wurde bereits eine Mitschuld im Falle eines Unfalls angelastet (KG, 12 U 78/89; zurückhaltender OLG Karlsruhe, VersR 1979, 62; Leitsätze siehe Anlage 6). Dies ist auf dem vorhandenen Radweg mit einer Breite von gerade einmal 1,5 m nicht möglich (siehe Anlage 7 Bild 1).

Im Bereich des Sternbuschweg, in dem sogar quer zur Fahrbahn geparkt wird, ist ein noch größerer Abstand erforderlich, da Fahrzeuglenker erfahrungsgemäß beim

rückwärtigen Ausparken aus derartigen Parklücken nur sehr schlecht den querenden Verkehr einsehen können.

Ebenso stehen an einigen Stellen Bäume zwischen dem Radweg und der Fahrbahn. Diese verhindern zum einen, dass Autofahrer, insbesondere Ab- und Einbieger, den Radweg ausreichend einsehen können. Zum anderen drücken sie mit ihren Wurzeln den Radwegbelag hoch. Teilweise ist der Radweg im derzeitigen Bauzustand auch mit engen Schlenkern um Bäume herumgeführt worden (Siehe Anlage 7, Bild 2). An solchen Stellen ist die Geradlinigkeit des Radweges nicht gegeben.

Die Stetigkeit ist insbesondere an Grundstückseinfahrten nicht gewährleistet.

Diese sind gepflastert, wobei sich die Pflasterung auch auf den Radweg erstreckt. Damit ist die Radwegführung für Ortsfremde nicht erkennbar. Besonders kritisch ist das im Bereich der Zu- und Abfahrten der am Sternbuschweg liegenden Supermärkte. Diese auch von ortsfremden Kfz-Lenkern stark frequentierten Parkplätze provozieren nach meiner Erfahrung regelmäßig gefährliche Situationen. Es ist dort für Autofahrer nicht unmittelbar ersichtlich, dass sie beim Einfahren auf die Fahrbahn bzw. den Parkplatz auch einen Radweg kreuzen.

Auch an den vorhandenen Straßeneinmündungen ist eine Radwegfurt oft nur partiell vorhanden (s. auch hier bspw. Anlage 7, Bild 2).

Gegen die Nichteinhaltung der Kriterien der VwV-StVO kann nicht vorgebracht werden, dass die Anordnung der Benutzungspflicht aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich sei. Denn es sind gerade auch Gründe der Verkehrssicherheit, die den Normgeber zu einer Änderung der StVO einschließlich der VwV-StVO veranlasst haben. In der VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO ist unter "II. Radwegebenutzungspflicht" ausdrücklich bestimmt, dass selbst dann, wenn aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht mit den Zeichen 237, 240, 241 erforderlich ist, eine Anordnung nur dann zu erfolgen hat, wenn die dort im einzelnen genannten und von mir oben angesprochenen Kriterien erfüllt sind. Diese zweifache Erfordernis verdeutlicht die von mir angesprochene Erkenntnis, dass gerade auch in den Kriterien an einen benutzungspflichtigen Radweg Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit zum Ausdruck kommen.

Insgesamt stellt das Anbringen von Z. 237 (oder Zeichen 241 resp. Z. 240) nach der 24. Novelle der StVO nicht nur eine verkehrsrechtliche Anordnung dar, sondern

aufgrund der erheblichen Anforderungen an den baulichen Zustand und Unterhalt auch eine Art „Qualitätssiegel“ für Radwege. Der Verordnungsgeber wollte mit dieser Novelle erreichen, dass Radfahrer nicht mehr auf unzumutbare Verkehrsflächen gezwungen werden.

Ebenso kann von der Beklagten nicht vorgebracht werden, dass sie sich zur Zeit noch in einer verkehrlichen Prüfung befindet. Zum einen ist die Dreimonatsfrist, die § 75 VwVGO vorsieht, inzwischen abgelaufen beziehungsweise steht mir nach der neuen Rechtslage des Bürokratieabbaugesetzes NRW der Klageweg auch direkt offen. Zum anderen ist eine „verkehrliche Prüfung“ Teil des Verwaltungsaktes, der schließlich zur Anordnung einer Benutzungspflicht führt. Diese Prüfung ist daher vor der Anordnung vorzunehmen, nicht im Nachhinein.

Sollte es der Beklagten nicht gelingen, im Laufe des Verfahrens das Vorliegen einer besonderen örtlichen Gefahrenlage nachzuweisen, die die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht zwingend erforderlich macht, beantrage ich, die Benutzungspflicht aufzuheben. Durch die überbreite Fahrbahn im strittigen Abschnitt ist ein Mischverkehr auf der Fahrbahn problemlos möglich. Ich habe dies bis zur Anordnung der Benutzungspflicht problemlos praktizieren dürfen.

Das Innenministerium des Landes Baden-Württemberg hat auf eine Anfrage der Grünen-Landtagsfraktion (Drucksache des Landtages Baden-Württemberg 14/1818) am 04.10.2007 geantwortet: *„Zahlreiche statistische Erhebungen und wissenschaftliche Untersuchungen weisen nach, dass die Unfallzahlen auf innerörtlichen Radwegen mit Radfahrerfurten deutlich höher sind als auf gemeinsam von allen Fahrzeugen genutzten Fahrbahnen. Auf Radwegen, die räumlich von der Fahrbahn getrennt sind, gibt es häufiger Unfälle in Verbindung mit abbiegenden und kreuzenden Fahrzeugen sowie mehr Alleinunfälle und Kollisionen zwischen Fußgängern und Radfahrern. Die Unfallschwere ist dabei nicht geringer als bei Unfällen auf Fahrbahnen. So wurde unter anderem durch die Bundesanstalt für Straßenwesen nachgewiesen, dass die Führung von Radfahrern auf der Fahrbahn vor allem in Knotenpunktbereichen ein höheres Sicherheitsniveau erreicht als die Führung im Seitenraum auf Radwegen. Radfahrer sind dann am sichersten, wenn sie sich im Blickfeld der anderen Fahrzeugführer aufhalten. Bei innerörtlichen Radwegen müssen Radfahrer die komfortable bauliche Trennung vom Kfz-Verkehr auf Streckenabschnitten an Kreuzungen und Einmündungen häufig mit einem*

*deutlich erhöhten Unfallrisiko bezahlen. [...]“*

Am liebsten wäre mir daher, wenn die angegriffene Benutzungspflicht aufgehoben würde.

Sollte es der Beklagten jedoch gelingen, eine Notwendigkeit nachzuweisen und sie gewillt sein, den von den Verwaltungsvorschriften und ergänzenden Dokumenten geforderten Bauzustand herzustellen *und zu unterhalten*, so würde ich mich damit ebenfalls einverstanden zeigen. Ich hätte dies im weiteren Verfahren mit der Beklagten ebenfalls angeboten, jedoch ist durch ihr Verhalten jeglicher Dialog verhindert worden.

Die Klage ist dahingehend als Verpflichtungsklage zu betrachten (vgl. VG Berlin, VG 11 A 606/03, NZV 2004, 486-488; Anlage 8).

Diese baulichen Maßnahmen wären dann jedoch mindestens (ohne Anspruch auf Vollständigkeit):

- Verbot des Parkens entlang des Radweges bzw. Einrichten eines ausreichenden Seitenabstandes
- Erneuerung und im Folgenden Instandhaltung des Radwegbelages nach den Regeln der Baukunst
- Herstellen der Stetigkeit an Einmündungen und Grundstücksausfahrten
- Fällen der im Weg befindlichen Bäume um eine geradlinige Linienführung zu ermöglichen
- Ausreichende Sichtdreiecke an Einmündungen und Ausfahrten
- Ausreichende Breite des Radweges und auch des Gehweges, um ordnungswidriges Mitbenutzen des Radweges durch Fußgänger vorzubeugen

Ein Mehrabdruck für die Beklagte ist beigelegt.

Hochachtungsvoll,