

–
–
31675 Bückeberg
- Antragsteller -

per **Einschreiben mit Rückschein**
Landkreis Nienburg
Kreishaus am Schloßplatz
31582 Nienburg
- Ausgangsbehörde -

Bückeberg, 29.12.2014

Antrag auf Überprüfung und Neubescheidung verkehrsrechtlicher Anordnungen

Sehr geehrte Damen,
sehr geehrte Herren,

ich, _____, wohnhaft in 31675 Bückeberg, _____, nachfolgend Antragsteller genannt, beantrage Überprüfung und Neubescheidung folgender mich beschwerender verkehrsrechtlicher Anordnungen:

A

Die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht (Fahrbahnbenutzungsverbot) auf der B 441 Leese Str. / Loccum Str. zwischen Loccum und Leese, angeordnet mit Zeichen 240. In Fahrtrichtung Süden (Leese -> Loccum) von der Einmündung der B 482 bis zur Einmündung zur Grünanlage gegenüber Leese Str. Nr. 39 am Ortseingang Loccum.

In Fahrtrichtung Norden (Loccum -> Leese) ebenfalls beginnend an der Einmündung zur Grünanlage gegenüber Leese Straße Nr. 39 am Ortsausgang Loccum, bis zur Einmündung Kampstraße in Leese.

B

Die Anordnungen von Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren) an der Geh- und Radbahn im Kreisverkehr der Einmündungen Loccum Straße (B 441) und Pöhlerdamm an der B 441 in Leese, außerhalb der geschlossenen Ortschaft, jedoch nicht außerhalb bebauten Gebietes.

Begründung:

Der Antragsteller ist Radfahrer und nutzt den gegenständlichen Straßenabschnitt regelmäßig in der Radsaison. Noch im Sommer 2013 konnte der Antragsteller hier auf der breiten, übersichtlichen Fahrbahn ungehindert und ungefährdet fahren. Als er ihn, nach den Eintragungen in seinem Tourenplan, am 29. Juli 2014 erstmals im Jahr 2014 befuhr, wurde er mittels Zeichen 240 der Fahrbahn verwiesen und zur Benutzung des, wie Nachforschungen ergaben, Ende 2013 angelegten Radweges verpflichtet. Im Gegensatz zur Fahrbahn ist dieser Radweg, an der Ostseite der Straße angelegt und in beiden Richtungen mit Zeichen 240 als benutzungspflichtig ausgewiesen, schmal, unübersichtlich und voller enger Richtungsänderungen (Bild 2) und mit unklarer, unbestimmter Vorfahrtsbeschilderung.

zu A:

A I

Seit der Radverkehrsnovelle der StVO, in Kraft getreten am 1. Oktober 1998, sind nur noch solche Radwege benutzungspflichtig, die durch Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet sind. Als Beschränkung des fließenden Verkehrs im Sinne von § 45 (9) Satz 2 StVO¹ darf eine solche Benutzungspflicht nur angeordnet werden „wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse

1 vgl. BVerwG 3 C 42.09

eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko [...] erheblich übersteigt“.

Zusätzlich muss „die Benutzung des Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher“ sein. (VwV zur StVO, zu § 2 Randziffer 16)

A II

Eine solche qualifizierte Gefahrenlage liegt nicht vor, die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht ist somit rechtswidrig.

A III

Die Radverkehrsführung ist nicht eindeutig, stetig und sicher, sie entspricht nicht der VwV zur StVO, die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht ist somit rechtswidrig.

A IV

Radverkehrsführungen an Kreiseln bergen ein erheblich gesteigertes Gefährdungspotential für den Radverkehr. (vgl. z.B. „Sicherung von Radfahrern an städtischen Knotenpunkten“, BAST 1992)

A V

Die Aufstellung der Zeichen 240 längs zur Fahrtrichtung entspricht nicht dem Sichtbarkeitsgebot (Bild 3).

A VI

Die Querungshilfe am Ortseingang Loccum befindet sich im Bereich einer Kuppe und bietet daher nur eingeschränkte Sicht; sie befindet sich darüberhinaus erst hinter dem Ende der im linken Seitenraum zu befahrenden Strecke. Diese Querungshilfe ist daher für Radfahrer nicht regelkonform nutzbar (Bild 1).

A VII

Zwischen der gegenüber der Leese Str. 39 in Loccum befindlichen Einmündung zur Grünanlage (in den amtlichen Karten nur als Weg bezeichnet) und dem linksseitig geführten Radverkehr aus Richtung Leese ist eine ausreichende Sichtbeziehung durch eine Grundstückseinfriedung mit Zaun und dichtem Bewuchs nicht gewährleistet (Bild 1).

A VIII

Im Abschnitt nördlich der Einmündung B 482 ist der benutzungspflichtige Radweg nicht stetig (Bild 4).

zu B:

B I

Durch die Anordnung der Zeichen 205 an den Zufahrten des Kreisverkehrs in Verbindung mit § 9 (3) StVO sind alle Vorrangsituationen im Bereich des Kreisverkehrs eindeutig geregelt; die Anordnung von Zeichen 205 ist daher überflüssig und somit nach § 45 StVO rechtswidrig. Im Gegenteil stehen diese Zeichen 205 im Widerspruch zu § 9 (3) StVO und den an den Zufahrten des Kreisverkehrs angeordneten Zeichen 205, sie führen damit zu einer unklaren Verkehrssituation.

B II

Die Anordnungen sind unbestimmt, da nicht erkennbar ist welchem Verkehr Vorfahrt gewährt werden soll.

Gegenüber dem von der Fahrbahn des Kreisverkehrs abbiegenden Verkehr besteht Vorrang nach § 9 (3) StVO; eine Vorfahrtsituation nach § 8 die mit Zeichen 205 geregelt werden könnte liegt nicht vor. Dies zeigt sich auch darin, dass dem abbiegendem Verkehr weder Vorfahrt noch Vorrang eingeräumt wird, er muss daher Vorrang gewähren. Die Möglichkeit Vorrang abweichend von § 9 zu regeln sieht die StVO nur mittels Lichtzeichen vor.

Der in den Kreisverkehr einfahrende Verkehr muss, ebenfalls mittels Zeichen 205 angeordnet, nach

§ 8 (1a) Vorfahrt gewähren (Bild 3), vgl. zu Zeichen 215 Kreisverkehr VI Satz 2 VwV-StVO, OLG Köln, VRS 25, 228).

Mangels vorfahrtberechtigtem Verkehr ist ein Befolgen des Zeichens 205 an der Geh-/ Radbahn nicht möglich; die Anordnung des Zeichens 205 ist damit nicht nur unbestimmt, sondern sogar nichtig im Sinne von § 44 (2) Punkt 4 VwVfG.

B III

Zu Zeichen 215 Kreisverkehr VI Satz 3 VwV-StVO ist nicht anwendbar, da

- a) die Anordnung des Zeichens 205 nach StVO rechtswidrig und nichtig ist (vgl. B I und B II) und
- b) die Geh- / Radbahn weder abgesetzt ist noch sich der Kreisverkehr außerhalb *bebauten Gebietes* befindet.

Bemerkungen:

(1) Dem Antragsteller ist bekannt, das dieser Antrag die Jahresfrist nach § 58 (2) VwGO nicht hemmt. Die Ausgangsbehörde wird dem Antragsteller daher für den Fall, dass sie dem Beschwerdeführer nicht abhilft, die Möglichkeit zur fristgerechten Klageerhebung bei der Verwaltungsgerichtsbarkeit durch fristgerechte Bescheidung nach § 75 VwGO im Rahmen des Beschwerdemanagements offenhalten.

(2) Der Antragsteller hat auf eine ermessensfehlerfreie Verbescheidung dieses Antrags grundsätzlich einen Rechtsanspruch (vgl. u. a. VG München, Az.: M 23 K 05.1174).

(3) Die Ausgangsbehörde wird darlegen, worin die signifikant erhöhte Gefährdung für Radfahrer auf der Fahrbahn im gegenständlichen Streckenabschnitt begründet ist, weshalb deswegen eine Trennung des motorisierten vom nicht-motorisierten Verkehr angezeigt ist und warum schließlich gerade diese Trennung das einzig geeignete Mittel darstellt, um eine potenzielle Gefährdung für Radfahrer in diesem (Einzel-)Fall weitestgehend auszuräumen, warum nicht andere, weniger einschränkende Maßnahmen angezeigt sind und das schließlich die Radverkehrsanlagen, auf welche Radfahrer durch diese Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht gemäß § 2 StVO zwangsweise verwiesen wurden, für alle Radfahrer ausnahmslos zu sicheren und zügigen Fahren jederzeit geeignet sind (vgl. VG Dresden, Urteil vom 25. August 2010 Az. 6 K 2433/06).

(4) Der Antragsteller weist darauf hin,

- (a) dass ihm die Dreimonatsfrist gemäß § 75 VwGO bekannt ist, binnen welcher die Behörde diesen Widerspruch/Antrag vollständig und ermessensfehlerfrei zu bescheiden hat; und
- (b) dass er von seinem Recht, Klage zu erheben, zeitnah nach Ablauf dieser Frist Gebrauch machen wird.

Daher wird die Zustellung dieses Schreibens in einer Art und Weise geschehen, welche das Datum des Zugangs bei der Ausgangsbehörde gerichtsfest dokumentiert. Unabhängig davon wird dem Antragsteller der Empfang dieses Schreibens unter Nennung des Eingangsdatums umgehend bestätigt.

(5) Die diesem Antrag zugrunde liegende Rechtsmaterie ist Spezialrecht. Der Antragsteller kann also für ein etwaiges Verfahren vor der Verwaltungsgerichtsbarkeit jederzeit einen Fachanwalt seines Vertrauens einschalten und davon ausgehen dass ihm die dadurch in der Regel nicht unerheblichen finanziellen Aufwendungen z. B. durch Reisekosten und Honorare beim Obsiegen gegen die Behörde nach gerichtlichem Antrag in voller Höhe erstattet werden. (vgl. auch Beschluss des VG Karlsruhe zur 2. Instanz vom 02.03.2010, Az. 2 K 4042/07) Dies ist unabhängig davon, dass in der ersten Instanz vor dem Verwaltungsgericht kein Anwaltzwang besteht.

(6) Dem Antragsteller ist bekannt, dass die Behörde für den Erlass eines (ihn belastenden) Verwaltungsaktes eine Gebühr erheben kann. Eine Gesamtgebühr, welche fünfundvierzig (45) € nicht übersteigt, wird ohne weitere Erläuterung akzeptiert, solange die Festsetzung nachweislich und nachvollziehbar nach billigem Ermessen erfolgt ist. Übersteigt die Kostenforderung von Seiten der bescheidenden Behörde diesen Betrag, so wird diese das Zustandekommen der Gebühren detailliert belegen. Insbesondere ist der Antragsteller keinesfalls bereit (und seiner Rechstauffassung nach ebenso wenig dazu verpflichtet), finanziell für Prüfmaßnahmen aufzukommen, zu denen die Behörde sowieso von Rechts wegen verbindlich angehalten ist (vgl. u. a. die Randziffer 3 der für die Straßenverkehrsbehörde verbindlichen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung [VwV-StVO] zu §§ 39-43.)

Da die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht ohnehin die absolute Ausnahme darstellt - Fahrzeuge, zu denen unstrittig auch Fahrräder zu rechnen sind, haben laut § 2 (1) StVO generell die Fahrbahn zu benutzen - und es einer unteren Straßenverkehrsbehörde unter keinen Umständen zusteht, ein solches Regel-/Ausnahmeverhältnis (vgl. VGH Baden-Württemberg, Az. 5 S 75/09 und das darin zitierte Urteil des VG Schleswig vom 23.09.2003, Az. 3 A 275/02) eigenmächtig und ohne Rechtsgrundlage ins Gegenteil zu verkehren, muss davon ausgegangen werden, dass die zur Verhängung einer Radwegebenutzungspflicht notwendigen Voraussetzungen nach sorgfältigem Abwägen der sachlichen Gegebenheiten vor Ort durch die Straßenverkehrsbehörde dergestalt dokumentiert wurden, dass sie auch einer gerichtlichen Überprüfung standhalten. Insofern wird zu Nachweis dieser Gründe auf Ersuchen des Antragstellers lediglich ein geringer Aufwand im Zuge der Bescheidung notwendig sein, welche im Wesentlichen darin bestehen wird, die sorgfältig dokumentierten Gründe neu zu bewerten und in einem Bescheid zusammenzufassen.

(7) Bei baulichen Eingriffen in die Verkehrsinfrastruktur sind stets die Belange der Sicherheit zu beachten. Wenn die Straßenverkehrsbehörde nach dem Bau eines straßenbegleitenden Radweges eine qualifizierte Gefahrenlage auf der Fahrbahn sieht, so muss diese Gefahrenlage, die Schutzmaßnahmen zwingend erforderlich macht, auch schon vorher bestanden haben. Die Ausgangsbehörde wird daher darlegen, welche Maßnahmen sie zur Gefahrenabwehr vor dem Bau des Radweges ergriffen hat und warum diese Maßnahmen nicht ausreichen den Radverkehrs vor dieser Gefahrenlage wirksam zu schützen.

(8) Wie bereits erwähnt, müssen straßenverkehrliche Anordnungen stets an den strengen Voraussetzungen des § 45 (9) StVO gemessen werden. Darüber hinaus wird Straßenverkehrsrecht in aller Regel als „Abwehrrecht“ für spezielle Gefahren im Verkehr der Straßenverkehrsbehörde übertragen. Das heißt insbesondere, dass deren Anordnungen aufgrund der verfassungsrechtlich verfüigten Gewaltenteilung keiner demokratischen Abstimmung zugänglich sind.

mit freundlichen Grüßen

()



Bild 1: Der Ortseingang Loccum von Leese kommend. Links die Einmündung des Weges an der Grünanlage ohne Sichtbeziehung. Der Weg zur Querungshilfe führt über ein Stück nicht für Radfahrer freigegebenen linken Gehweg.



Bild 2: Während die Fahrbahn ohne echte Kurven auskommt, müssen die engen Kurven der Geh-/Radbahn mit Geländer gesichert werden.



Bild 3: Beide haben ein Vorfahrt gewähren; vom Pöhlerdamm aus steht das Zeichen 240 längs zur Fahrtrichtung und ist nicht erkennbar.



Bild 4: Leese, kurz vor der Einmündung Kampstraße: Der benutzungspflichtige Radweg verschwindet unter Zaun und Gebüsch um einem Verschwenkungsraum für links abbiegende LKW Platz zu machen.



Bild 5: Das zur Absicherung aufgestellte Zeichen 123 Arbeitsstelle mit Zz Vermessung stand auf der Fahrbahn, die frei war. Und auch nur in Gegenrichtung. Auf dem Geh-/Radweg, dort wo die Hindernisse tatsächlich waren, wurde nicht gewarnt.

Alle Aufnahmen, auch die Videoschnappschüsse, entstanden am 17. September 2014.