

# Abschrift

## VERWALTUNGSGERICHT SCHWERIN

Aktenzeichen:  
7 A 683/14



IM NAMEN DES VOLKES

### URTEIL

In dem Verwaltungsstreitverfahren

[REDACTED]

Proz.-Bev.:

Rechtsanwalt [REDACTED] K [REDACTED]

[REDACTED]

- Kläger -

gegen

Bürgermeister der Hansestadt Wismar,  
Am Markt 1, 23966 Wismar

- Beklagter -

wegen  
Verkehrsrecht

hat die 7. Kammer des Verwaltungsgerichts Schwerin aufgrund der mündlichen Verhandlung vom

15. Juli 2015

durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgericht [REDACTED],  
den Richter am Verwaltungsgericht [REDACTED],  
den Richter am Verwaltungsgericht [REDACTED],  
sowie den ehrenamtlichen Richter [REDACTED]  
und den ehrenamtlichen Richter [REDACTED]

für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen mit der Maßgabe, dass nach der Kostenentscheidung im Widerspruchsbescheid vom 18.03.2014 von Widerspruchsführer und Widerspruchsgegner die Kosten jeweils hälftig zu tragen sind.

Die Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger.

Das Urteil ist hinsichtlich der Kosten vorläufig vollstreckbar.

Dem Kläger wird nachgelassen, die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des beizutreibenden Betrages abzuwenden, wenn nicht der Beklagte vor der Vollstreckung in derselben Höhe Sicherheit leistet.

#### **Tatbestand:**

Die Beteiligten streiten um die seitens des Beklagten als Verkehrsbehörde angeordnete Radwegebenutzungspflicht in nördlicher Fahrtrichtung auf der Inselstraße, der Landesstraße 12, im Ortsteil Redentin der Hansestadt Wismar.

Mit Schreiben vom 23.04.2013 beantragte der Kläger, die doppelte Radwegebenutzungspflicht im Ortsteil Redentin ab Buswendeschleife in Richtung Ortsausgang (nach Poel) zu überprüfen. Im Hinblick auf die angeordnete in Blickrichtung Poel linksseitige Benut-

zungspflicht vertrat er die Meinung, dass diese nicht zulässig sei. Angelegentlich der vorzunehmenden Prüfung solle auch gleich die Situation auf dem rechten, nordwärts führenden Radweg rechtlich geprüft werden, das betreffe die Führung in der gesamten Ortslage Redentin. Dieser Radweg sei sehr schmal und teilweise auch überwuchert. Auch hier sei zu prüfen, ob die Radwegebenutzungspflicht nicht aufzuheben ist, da die gleichzeitige Benutzung durch Fußgänger und Radfahrer hier schwierig sei. Radler könnten mühelos im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren.

Der Beklagte hörte daraufhin die Polizei und das Straßenbauamt Schwerin an. Im Zeitraum vom 16.09.2013 bis zum 23.09.2013 wurde eine Verkehrszählung durchgeführt, vorhandene Daten wurden ausgewertet.

Mit Bescheid vom 11.11.2013 lehnte der Beklagte die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht ab. Zur Begründung führte er aus, dass der Straßenabschnitt in Redentin im Jahre 2004 saniert worden sei. Die hier betroffene L 12 sei ein Teilbereich einer Innerortsstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Das Ergebnis der Verkehrszählungen in der Woche vom 16.09 bis zum 23.09.2013 habe im Schnitt von 07.00 Uhr bis 18.00 Uhr Verkehrsmengen von über 400 Kfz/h ergeben. Der Spitzenwert habe zwischen 15.00 und 16.00 Uhr zwischen 600 und 700 Kfz/h betragen. Der Schwerverkehrsanteil liege bei ca. 4,5 %. Die Straße habe in dem Abschnitt eine Länge von ca. 550 m. Stadtauswärts weise der Radweg plus Sicherheitsstreifen eine durchgehende Breite von 1,50 m aus. Die Gehwegbreiten seien in der Regel ebenfalls mit 1,50 m ausgewiesen, wobei jedoch Engstellen vorhanden seien. Stadteinwärts werde der Radweg als Ostseeradfernweg nicht über die L 12, sondern über die innerörtliche Erschließung „Zum Haffeld“ nach Wismar geführt. Kommend vom Zweirichtungsradweg aus Poel kreuze man am Ortseingang die L 12. Der Zweirichtungsradweg werde bis zur Buswendeschleife am Abzweig Seestraße in einer Breite von 2,50 m plus 0,70 m Sicherheitsstreifen weitergeführt. Die Länge des Radweges an dieser Stelle betrage ca. 100 m. Der Radweg an der L 12 werde erst wieder an der Straße „An der Fischerklause“ aufgenommen und in Richtung Wismar geführt.

Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO könnten Verkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenabschnitte aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs beschränken. Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO dürften Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahr bestehe. Vorliegend sei von einer solchen Gefahr auf Grund der Verkehrsbelastung, der vorhandenen Fahrbahnbreiten und der zulässigen

Höchstgeschwindigkeit auszugehen, da das allgemeine Risiko durch die Gefahrenlage erheblich überstiegen werde. Die Verkehrsstärke, die nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) bei Mischverkehr im Straßenraum mit bis zu 7 m Breite einen Wert von 400 Kfz/h nicht überschreiten solle, habe hier in der stärksten Stunde bei über 700 Kfz/h gelegen. Die Verkehrsbelastungen in 24 Stunden lägen bei ca. 7.000 bis 8.000 Kfz. Die höchstzulässige Geschwindigkeit in der Ortslage sei mit 50 km/h ausgewiesen. 85 % der Teilnehmer führen an dieser Stelle 54 km/h. Unter Zugrundlegung dieser Werte bei einer Fahrbahnbreite von 6,50 m sei nach der ERA 2010 die Situation als problematisch anzusehen. Um Radfahrer sicher bei Gegenverkehr zu überholen, sei diese Straßenbreite nicht mehr ausreichend. Die Überprüfung des Radweges stadtauswärts in Richtung Poel habe eine konstante Radwegbreite von 1,50 m ergeben. Zwar sei der Gehweg aufgrund der Grundstücksverhältnisse nicht in voller Breite ausgebaut; dass es hier zu Störungen zwischen Radfahrern und Fußgänger komme, sei aber aufgrund der örtlichen Situation nicht zu erwarten. Die letzte Grundstückszufahrt sei durch den Eigentümer mit zwei Verkehrsspiegeln ausgestattet worden. Auch die weiteren Gesichtspunkte, die bei der Anordnung der Radwegebenutzungspflicht zu beachten seien, nämlich die Beschaffenheit der Verkehrsflächen, die Linienführung sowie eine Betrachtung des Unfallgeschehens, stünden der Radwegebenutzungspflicht nicht entgegen. Die Beschaffung der gesamten Verkehrsanlage sei mit „gut“ einzuschätzen. Es sei Betonrechteck-Pflaster als ortsübliches Material für den Radwegbau verwendet worden. Das Unfallgeschehen weise in diesem Abschnitt für das Jahr 2012 vier Verkehrsunfälle aus, wobei ein einziger Radfahrernfall, dies aber ohne Fremdeinwirkung, dabei gewesen sei.

Gegen diesen Bescheid legte der Kläger mit Schreiben vom 09.12.2013 Widerspruch ein. Im Hinblick auf den linksseitig geführten Radweg als Teil des Ostseefernradweges sei darauf hinzuweisen, dass die Verwaltungsvorschrift zur StVO ausdrücklich vorgebe, dass wegen der besonderen Gefahren innerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich eine Anordnung von links angelegten Radwegen vermieden werden solle. Auch im Hinblick auf den Radweg in der Ortslage Redentin in Richtung Poel sei die Radwegebenutzungspflicht aufzuheben. Die Argumente des Beklagten zur Verkehrsstärke, zur Höchstgeschwindigkeit und zur Fahrbahnbreite seien nach der ERA 2010 nicht nachzuvollziehen, insbesondere sei das Betonrechteck-Pflaster für die Benutzung durch Radfahrer hinderlich. Wegen der Gefällestrecke, bei der nach der ERA 2010 auch Geschwindigkeiten über 30 km/h durch Radfahrer zu berücksichtigen seien, sei durch die Einmündung der Straße „Landgang“ eine zusätzliche Unfallgefahr begründet. Die Ausführungen zur Trennung von Fußgängerverkehr und Radverkehr würden vom Beklagten heruntergespielt. Es gebe zwi-

schen Radweg und Fußgängerweg auf der gesamten Strecke keine bauliche Abgrenzung. Die ERA 2010 empfehle eine deutliche Abgrenzung zwischen Radwegen und Fußwegen. Dort stehe auch, dass die Breite des Begrenzungsstreifens von mindestens 0,30 m der lichten Breite des Gehweges zugeordnet werden solle. Der Fußgängerverkehrsraum solle gewöhnlich 1,80 m breit sein. Diese Werte würden hier nicht erreicht. In Höhe der Bedarfssampel sei der Fußgängerbereich nur 0,80 m breit. Hinzu komme eine Engstelle im unteren Teil des Dorfes, in der sich auch eine Ausfahrt befinde. Es sei auch keineswegs auf dem Radweg durchgängig die Einhaltung von Sichtdreiecken gemäß den Anforderungen der ERA 2010 gewährleistet.

Mit Schreiben vom 18.02.2014 teilte das Landesamt für Straßenbau und Verkehr unter Bezugnahme auf den Widerspruch des Klägers und auf Rz. 34 der Verwaltungsvorschrift zur StVO mit, man habe sich mit dem Beklagten in der Form verständigt, dass die linksseitige Radwegebenutzungspflicht im Abschnitt Buswendeschleife bis zur Querungsstelle am Ortsausgang Redentin in Richtung Poel aufgehoben werde. Man gehe nach Vollzug der vereinbarten Maßnahmen davon aus, dass damit dem Widerspruch abgeholfen worden sei.

Mit Schreiben vom 20.02.2014 teilte der Kläger dazu mit, dass er mit der festgelegten Aufhebung der linksseitigen Benutzungspflicht einverstanden sei, die Freigabe der linken Seite mit dem „Radverkehr frei“ aber kritisch sehe. Da der Zwang jedoch beseitigt sei, sehe er insoweit die Sache zu 1. als erledigt an, ohne dass er die Lösung befürworte. Im Hinblick auf die nach der laufenden Nr. 2. vorgeschlagene Aufhebung der Separation halte er seinen Widerspruch jedoch in vollem Umfang aufrecht, zumal hier die Radwegebenutzungspflicht nunmehr mit Zeichen 240 angeordnet werde.

Mit Widerspruchsbescheid vom 18. März 2014 wurde dem Widerspruch zu 1. (Aufhebung der Benutzungspflicht des in nördlicher Blickrichtung linken Radweges ab Buswendeschleife) stattgegeben, der Widerspruch zu 2., nämlich wegen der Versagung der Aufhebung der rechtsseitigen Radwegebenutzungspflicht, wurde zurückgewiesen. In der Kostenentscheidung heißt es, dass die Kosten des Verfahrens von Widerspruchsführer und Widerspruchsgegner anteilig zu tragen seien. Zur Begründung für die Zurückweisung des Widerspruchs heißt es, dass durch die gemeinsame Führung von Radverkehr und Fußgängerverkehr auf einer Verkehrsfläche keine solchen Gefahren entstünden, die etwaige Gefahren bei einer gemeinsamen Führung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr (auch sogenannter Mischverkehr) auf der Fahrbahn übersteigen würden. Die Vermeidung von Mischverkehr auf der Fahrzeugfahrbahn der L 12 entspreche den Vorgaben der ERA

2010. Die Verkehrsbelegung der L 12 bewege sich an der Grenze zwischen den Belastungsbereichen II und III. Nach Tabelle 8 kämen benutzungspflichtige Radwege beispielsweise bereits im Belastungsbereich II bei einer Verkehrsbelegung von weniger als 700 Kfz/h und ungünstigem Fahrbahnquerschnitten zwischen 6 und 7 m in Betracht. Bei dieser Fahrbahnbreite werde ein Mischverkehr auf der Fahrbahn nach der ERA 2010 bereits bei einer Kfz-Belegung von 400 Kfz/h als problematisch angesehen, was sich aus Punkt 3.1. der ERA ergebe. Die Anordnung sei daher hier sachgerecht erfolgt.

Mit der Klage vom 07.04.2014 verfolgt der Kläger sein Begehren im Hinblick auf die Ablehnung der Aufhebung der rechtsseitigen Radwegebenutzungspflicht in Richtung Norden weiter und vertieft sein bisheriges Begründungsvorbringen. Der Radweg in seiner vorhandenen Form sei drastisch untermaßig, es sei nur ein 1 m schmales Pflasterband im Gehweg festzustellen. Es fehle auch jeder Hinweis in der Verwaltungsakte, welche Gründe den Beklagten dazu bewogen habe, die gefährlichen und illegalen Zeichen 241 durch die Zeichen 240 zu ersetzen und die Benutzungspflicht damit noch gefährlicher zu machen, als sie zuvor schon gewesen sei. Im Ergebnis sei das Tun des Beklagten darauf gerichtet, die vor Inkrafttreten der StVO-Novelle maßgebliche Rechtslage wieder herzustellen.

Der Kläger beantragt,

1. die Radwegebenutzungspflicht in der Inselstraße in der Stadt Wismar im Ortsteil Redentin in der Fassung des Widerspruchsbescheides 0225-621-24-127-9-18/1 des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern vom 18. März 2014 aufzuheben.
2. die Beklagte zu verurteilen, die zur Bekanntgabe der Anordnung aufgestellten Verkehrszeichen zu entfernen.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Er tritt dem klägerischen Vorbringen entgegen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der Gerichtsakten und der beigezogenen Verwaltungsvorgänge verwiesen.

### Entscheidungsgründe:

Die zulässige Klage ist unbegründet. Der Bescheid vom 11.11.2013 und auch die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht sind rechtmäßig und verletzen den Kläger nicht in seinen Rechten. Dabei kann unentschieden bleiben, ob die bereits vor dem Jahr 2013 erfolgte Anordnung der Radwegebenutzungspflicht gegenüber dem Kläger bestandskräftig geworden war. Denn jedenfalls hat der Beklagte die verkehrsrechtliche Anordnung auf den Antrag des Klägers inhaltlich überprüft und den Antrag des Klägers in der Sache beschieden. Die Rechtmäßigkeit der Anordnung der Radwegebenutzungspflicht ist jedenfalls mit Rücksicht auf den Bescheid vom 11.11.2013 in der Sache zu prüfen.

Da verkehrsbezogene Ge- und Verbote in Form von Verkehrszeichen regelmäßig den Dauerverwaltungsakten zuzurechnen sind, ist nicht nur für den Erfolg einer Verpflichtungs- oder Feststellungsklage, sondern auch für den einer Anfechtungsklage regelmäßig die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der letzten tatsächengerichtlichen Verhandlung maßgeblich (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.11.2010 - 3 C 42.09 -, juris). Danach ist die derzeitige Sach- und Rechtslage maßgeblich. Die angeordnete Radwegbenutzungspflicht in nördlicher Richtung auf der Inselstraße L 12 in der Ortslage Redentin, Hansestadt Wismar, entspricht bei Zugrundelegung dieser zeitlichen Maßgabe für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage den Vorgaben des § 45 Abs. 9 Satz 2 der Straßenverkehrsordnung (StVO), der die für die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht einschlägige Rechtsgrundlage darstellt und der den §§ 45 Abs. 9 Satz 1 und 39 Abs. 1 StVO vorgeht und § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO modifiziert und ergänzt, allerdings nicht ersetzt (vgl. insoweit eingehend BVerwG, Urteil vom 18.11.2010 - 3 C 42.09 – a.a.O.).

Nach § 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 Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen des § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO setzt für Verbote und Beschränkungen des fließenden Verkehrs eine Gefahrenlage voraus, die auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist und das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter (hier insbesondere: Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern sowie öffentliches und privates Sacheigentum) erheblich übersteigt. In solchen Fällen dient die Trennung von motor- und muskelbetriebenen Fahrzeugen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Besondere örtliche Verhältnisse im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO können auch bei verkehrsbehördlichen Maßnahmen, die in der Anordnung der Radwegbenutzungspflicht bestehen, 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. Dass auch hier für die Beurteilung ein ganzes Bündel von Faktoren von Bedeutung ist, bestätigt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung. Danach kommt die Anlage von Radwegen im Allgemeinen namentlich dort in Betracht, wo es die Verkehrssicherheit, die Verkehrsbelastung und der Verkehrsablauf erfordern (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.11.2010 - 3 C 42.09 -, a. a. O.).

Eine solche auf besonderen örtlichen Verhältnissen beruhende qualifizierte Gefahrenlage liegt hier vor. Die qualifizierte Gefahrenlage folgt zum einen aus der besonderen Kraftfahrzeugverkehrsbelastung im hier zu betrachtenden Streckenabschnitt und zum anderen auch aus der deutlichen Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem Kraftfahrzeugverkehr und dem Fahrradverkehr bei einer insgesamt nur mäßigen Fahrbahnbreite.

Der Beleg für eine qualifizierte Gefahrenlage ergibt sich vorliegend bereits aus einer Heranziehung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 (vom Beklagten im Verfahren 7 A 834/14 in den hier maßgeblichen Teilen in Kopie eingereicht) für die Frage der Gefahrenbeurteilung. Die dort getroffenen Aussagen stellen ein antizipiertes Sachverständigengutachten dar (vgl. dazu VGH Baden-Württemberg, Ur. v. 10.02.2011 – 5 S 2285/09 -, dort Rz. 44 mwN; vgl. auch VG Gelsenkirchen, Urteil vom 01.12.2009 - 14 K 5458/08 -, jew. zit. nach juris), wobei das Gericht nicht verkennt, dass die ERA 2010 unmittelbare Geltung nur für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen beanspruchen. Ihre Anwendung wird aber nach ihrer Ziffer 0 auch für bestehende Straßen empfohlen (vgl. VG Köln, Ur. v. 25.07.2014 – 18 K 367/14 -, juris).

Den ERA 2010 kann aber ungeachtet ihrer fehlenden Verbindlichkeit für Fälle wie diesen als fachlich anerkanntem Regelwerk entsprechender Sachverstand und Erfahrungswissen für die Gefahrenprognose entnommen werden. Vorliegend hat die durchgeführte Verkehrszählung im Zeitraum vom 16.09 bis zum 23.09.2013 im Schnitt von 07.00 Uhr bis 18.00 Uhr Verkehrsmengen von über 400 Kfz/h ergeben. Der Spitzenwert hat im Schnitt zwischen 15.00 und 16.00 Uhr jeweils zwischen 600 und 700 Kfz/h betragen; am 20.09.2013 lag sogar der Wert der Stundenzählung bis 15 Uhr bei 729 und bis 16 Uhr bei



703 Kfz. Der Schwerverkehrsanteil lag bei ca. 4,5 %, die Gesamtzahl der Fahrzeugbewegungen betrug 7000 – 8000 Fahrzeuge pro Tag. Die Straße hat in dem Abschnitt eine Länge von ca. 550 m. Diese Verkehrszählung, deren Ergebnisse zwischen den Beteiligten nicht streitig sind, ist für die Einschätzung der Gefahrensituation hier maßgeblich; nicht vernachlässigt werden darf aber der Umstand, dass aufgrund der touristischen Zubringerfunktion dieses Straßenabschnitts zu den Stränden auf der Insel Poel und am Salzhaff die für die Beurteilung nach der ERA 2010 heranzuziehende jeweils größte Verkehrsbelastung der werktäglichen Spitzenstunde (vgl. ERA 2010 Abschnitt 2.3.3) mit dieser im Zeitraum der Nebensaison liegenden Zählung nicht vollständig erfasst sein dürfte, die sich bei dieser Zählung ergebenden Werte also eher „konservative“ Zahlen sind. Die werktäglichen Spitzenstunden dürften nach der eigenen Sachkunde des Gerichts vor allem in den Monaten Juni, Juli und August und während der übrigen Ferienzeiten bzw. an sog. verlängerten Wochenenden wie Himmelfahrt etc. anfallen.

Dennoch ist auch bei Zugrundelegung der erfolgten Zählung hier schon vom Zahlenmaterial bei einer nur eingeschränkten Fahrbahnbreite von 6,50 m die qualifizierte Gefahrenlage belegt. Denn die ERA 2010 geht für die Frage der Verkehrsführungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, um einen solchen Straßenabschnitt handelt es sich hier bei der Inselstraße unzweifelhaft, gem. Abschnitt 3.1 davon aus, dass Mischverkehr auf Fahrbahnen mit Breiten zwischen 6 und 7 m bei einer Krafffahrzeugstärke von über 400 Kfz/h problematisch ist. Dieses wird, wie sich aus dem weiteren Kontext erschließt, deshalb als problematisch erachtet, weil erst ab Fahrbahnbreiten von mehr als 7 m ein Überholen mit ausreichendem Sicherheitsabstand bei Begegnungsverkehr gefahrlos möglich ist. Allerdings erachtet die ERA 2010 in Abschnitt 3.1 im Weiteren den Mischverkehr auch bei geringeren Fahrbahnbreiten bis 7 m wohl bis zu einer Verkehrsstärke von 700 Kfz/h (noch) als verträglich. Unabhängig davon, dass vorliegend jedenfalls an einzelnen Tagen dieser Stundenwert z. T. bereits deutlich überschritten wurde und zudem die Messung außerhalb der touristischen Hauptsaison erfolgte, liegt bei Zugrundelegung der Maßstäbe der ERA 2010 jedenfalls eine qualifizierte Gefährdungslage hier schon deshalb vor, weil die Fahrbahnbreite im vorliegenden Fall deutlich unter dem Grenzwert von 7,00 m liegt, während die Verkehrsbelastung jedenfalls bereits den Grenzwert markiert, ab dem andere Führungsformen anzustreben sind. Insoweit liefert Abschnitt 3.1 der ERA 2010 auch im Einzelnen die Begründung für den Beginn des Gefährdungsbereichs, der das Anstreben anderer Führungsformen jenseits des Mischverkehrs für notwendig erachtet. Die qualifizierte Gefährdungslage beruht vorliegend zudem darauf, dass auch die Ge-

samtzahl der täglichen Fahrzeugbewegungen insgesamt ausgesprochen hoch und demgemäß die hohe Stundenfahrzeugbelastung nicht einzelnen Tagesspitzen, z. B. wegen der Berufsverkehre, zugeschrieben werden kann.

Die Annahme besonderer örtlicher Verhältnisse im Sinne von § 45 Abs. 9 S. 2 StVO unter Heranziehung der Handlungsempfehlungen der ERA 2010 ist deshalb geboten, weil damit nach der ERA bei Fahrbahnbreiten zwischen 6 und 7 m der Mischverkehr bei Verkehrsbelastungen ab 400 Kfz/h bereits als problematisch einzustufen und damit der Beginn des Gefährdungsbereichs bereits deutlich früher anzusetzen ist, bevor mit 700 Kfz/h die Unverträglichkeitsgrenze erreicht ist (vgl. zum Ganzen eingehend auch VG Gießen, Urt. v. 25.06.2013 – 6 K 268/12.GI -, juris).

Auch bei Zugrundelegung der Tabelle 8 der ERA 2010, die sich mit der Frage der Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen befasst, in Zusammenschau mit Bild 7 im Abschnitt 2.3.3 (Vorauswahl von geeigneten Führungsformen) ist bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, der eine Einordnung im mittleren Bereich der Kategorie II nach sich zieht, bei diesem Belastungsbereich die Möglichkeit der Anordnung benutzungspflichtiger Radwege als Ausführungsform für den Radverkehr in Fällen wie dem vorliegenden („ungünstige Fahrbahnquerschnitte [vgl. Abschnitt 3.1]“) ausdrücklich vorgesehen; denn durch den Verweis auf Abschnitt 3.1 und die dort umrissene Einstufung „ungünstiger Fahrbahnquerschnitte“, nämlich jedenfalls Fahrbahnflächen bis zu nur 7 m Breite, ist das Vorliegen dieser Voraussetzung hinreichend belegt. Weiterer Ausführungen dazu, namentlich, dass bei einer werktäglichen Verkehrsbelastung von 7000-8000 Kraftfahrzeugbewegungen eine Gesamtfahrbahnbreite von nur 6,50 m als ungünstiger Fahrbahnquerschnitt anzusehen ist, bedarf es hier nicht.

Die so bei Anlegung der Maßstäbe der ERA 2010 zu konstatierende Gefahrenlage bestätigt sich auch bei Auswertung des vorgelegten Bildmaterials. Bei dessen Betrachtung ergibt sich, dass wegen der Kombination von geringer Straßenbreite einerseits und zulässiger Höchstgeschwindigkeit für die Kraftfahrzeuge von 50 km/h andererseits eine konkrete Gefährdung des Verkehrs bei unterstelltem Mischverkehr zwischen Radfahrern und Kraftfahrzeugen wegen der Geschwindigkeitsdifferenz und den wegen der hohen - vor allem auch bei gesamt täglicher und/oder saisonaler Betrachtungsweise - Verkehrsdichte regelmäßig fehlenden sicheren Überholmöglichkeiten offenkundig ist. Angesichts der für die Fahrbahnbreite hohen Verkehrsbelastung und den in diesem Bereich ermittelten tatsächlichen Geschwindigkeiten, der Zubringerfunktion dieser Straße für den (touristischen)

Hauptverkehr zur Insel Poel und der Einstufung als Landesstraße, ist ein gefahrloses Überholen der Radfahrer, die auch bei Berücksichtigung des in diesem Bereich anzutreffenden leichten Gefälles regelmäßig Geschwindigkeiten in Bereichen zwischen ca. 20 und 30 km/h fahren, aufgrund des vielfach auftretenden Begegnungsverkehrs nur erschwert möglich, wenn der notwendige Sicherheitsabstand eingehalten werden soll. Das gilt umso mehr angesichts des Umstandes, dass während der saisonalen Spitzenzeiten auch mit einer deutlich erhöhten Zahl an Radfahrern zu rechnen ist. Bereits der Gesetzgeber sieht in einer zunehmenden Geschwindigkeitsdifferenz eine Gefahrenlage. Gem. § 18 StVO gilt für Strecken wie Autobahnen und Kraftfahrstraßen sogar ein vollständiges Benutzungsverbot für Fahrräder. Die sich daraus ergebende Erwägung der Trennung der Verkehrsarten in Abhängigkeit von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und auch von den zu erreichenden Geschwindigkeiten ist deshalb im Straßenverkehrsrecht angelegt.

Auch die vom Beklagten getroffene Ermessensentscheidung begegnet vorliegend keinen rechtlichen Bedenken. Aus § 45 Abs. 9 Satz 2 i. V. m. Abs. 1 StVO folgt, dass auch Maßnahmen im Regelungsbereich des § 45 Abs. 9 StVO im Ermessen der zuständigen Behörden stehen. Gemäß diesem zweistufigen Aufbau des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO, wonach das Gericht zunächst das Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen (nämlich einer qualifizierten Gefährdungslage) und bei deren Bejahung auf der zweiten Stufe die Ermessensausübung der Straßenverkehrsbehörde zu überprüfen hat, ist entscheidend, ob die Mitbenutzung der Fahrbahn durch Radfahrer zu einer Gefährdungssituation im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO führen würde, die auch im Blick auf den Ausbauzustand des Radwegs nicht hinnehmbar ist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 16.4.2012 - 3 B 62.11 -, juris). Soweit es um die Auswahl der Mittel geht, mit denen die konkrete Gefahr bekämpft oder gemildert werden soll, ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu berücksichtigen (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.9.2010 - 3 C 32.09 -, juris). Die Radwegbenutzungspflicht ist (jedenfalls) zur Minimierung der Gefahren geeignet. Denn die Mitbenutzung der Fahrbahn durch Radfahrer würde zu einer Gefährdungssituation im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO führen, die auch im Blick auf den Ausbauzustand des Radwegs nicht hinnehmbar ist. Dabei hat die Straßenverkehrsbehörde eine Einschätzungsprärogative. Ihr ist es aufgrund ihres Sachverstands und ihres Erfahrungswissens vorbehalten, festzulegen, welche von mehreren in Betracht zu ziehenden Maßnahmen den bestmöglichen Erfolg verspricht (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.9.2010 - 3 C 32.09 -, a.a.O.)

Vorliegend stehen der Anordnung der verkehrlichen Trennung keine erhöhten Gefahren für die Benutzer des Radweges selbst entgegen. Entgegen dem Vorbringen des Klägers ist aus der vom Beklagten vorgelegten Fotodokumentation deutlich zu erkennen, dass die Situation auf dem Radweg insgesamt als sicher einzuschätzen ist. Die ursprünglich einmal feststellbare ungenügende Pflege bzw. Verkrautung besteht nicht mehr. Zwar genügt der Ausbau des nunmehr ausgewiesenen gemeinsamen Geh- und Radweges nicht in allen Bereichen den Anforderungen der ERA 2010. Zudem ergeben sich insbesondere im Bereich des südlichen Beginns des Radwegs (Schmalstelle/Einmündung „Landgang“), im Bereich Bedarfsampel/Bushaltestelle und der – inzwischen zwar mit Spiegel gesicherten – Grundstücksausfahrt im nördlichen Bereich der Ortslage wegen der Sichtbehinderung durch die Hecke augenfällige Gefahrenstellen; auch die insgesamt nicht durchgängig eingehaltenen Sollbreiten sind nicht ideal. Daraus folgt aber nicht der Schluss, dass deswegen auf die Verkehrstrennung verzichtet werden müsste. Die Abwägung darüber, wie mit mehreren Gefahrenmomenten umzugehen ist und wie bei vorhandenen Gefährdungssituationen die Wahlmöglichkeiten zwischen Trennverkehr oder Mischverkehr zu entscheiden sind, muss ihrerseits berücksichtigen, dass eine unstete Linienführung ihrerseits ein Gefährdungspotential birgt; demgemäß wird durch die Verwaltungsvorschrift zu § 2 Abs. 4 Satz 2 Rz. 16 und 25 der StVO eine stetige Linienführung von Radwegen voraussetzt.

Durch die Behörde ist bei der Auswahl der Mittel, mit denen die konkrete Gefahr bekämpft oder gemildert werden soll, der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu berücksichtigen (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.9.2010 - 3 C 32.09 – a. a. O.). Dass die Radwegbenutzungspflicht (jedenfalls) zur Minimierung der Gefahren vorliegend geeignet ist, liegt auf der Hand. Denn die Mitbenutzung der Fahrbahn durch Radfahrer würde zu einer Gefährdungssituation im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO führen, die auch im Blick auf den Ausbauzustand des Radwegs nicht hinnehmbar ist. Die Straßenverkehrsbehörde hat die Entscheidung gemäß der ihr eingeräumten Einschätzungsprärogative nachvollziehbar begründet. Ihr ist es aufgrund ihres Sachverstands und ihres Erfahrungswissens vorbehalten, nachvollziehbar einzuschätzen, welche von mehreren in Betracht zu ziehenden Maßnahmen den bestmöglichen Erfolg verspricht (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.9.2010 - 3 C 32.09 – a. a. O.).

Von dieser Einschätzungsprärogative hat die Behörde vorliegend sachgerecht Gebrauch gemacht, wenn sie in ihrem Bescheid 11.11.2013 in Abwägung der jeweiligen Gefahrensituationen durch Trennverkehr oder Mischverkehr zu dem Ergebnis kommt, dass die Rad-

wegebenutzungspflicht für den Radweg stadtauswärts Richtung Poel keine für die Verkehrsteilnehmer unzumutbaren Gefährdungen mit sich bringt. Der Beklagte führt in dem Bescheid sowohl zur durchgängig vorhandenen „Radweg“-Breite von 1,50 m (einschließlich Sicherheitsstreifen), zur Situation bei der Einmündung der Straße „Landgang“ und zur nicht vollständigen Breite für Fußgänger im Einzelnen aus. Ebenso verweist er auf die an Grundstücksauffahrten aufgestellten Spiegel. Er befasst sich auch mit der Frage des verlegten Pflasters und schätzt die gesamte Verkehrsanlage nachvollziehbar als „gut“ ein. Der Widerspruchsbescheid des Landesamts für Straßenbau- und Verkehr vom 18.03.2014 führt insofern ergänzend aus, dass auch der Umstand, dass der stadtauswärts führende Abschnitt eine Gefällstrecke darstelle, keine besondere Gefahrensituation auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg begründe, weil Fahrzeuge nach der StVO nur mit sicher beherrschbaren Geschwindigkeiten bewegt werden dürften. Die Nutzungsfrequenz durch Fußgänger sei zudem überschaubar. Die Entscheidung des Beklagten beruht damit ersichtlich nicht auf sachfremden und damit unvertretbaren Erwägungen; im Hinblick auf die dem Beklagten eingeräumte Einschätzungsprärogative könnte aber nur das zur Aufhebung der Entscheidung führen. Der Vortrags des Klägers, der Anordnung der Radwegebenutzungspflicht stehe hier entgegen, dass von der Benutzung des Geh- und Radwegs selbst auch Gefahren ausgehen, ist vom Beklagten bei seiner Abwägung nachvollziehbar einbezogen worden. Der Beklagte verweist insoweit auch zutreffend darauf, dass nach seinen Ermittlungen zur bisher schon getrennten Verkehrsführung keine Fahrradunfälle mit Fremdverschulden vorgekommen sind, sondern lediglich ein selbstverschuldeter Fahrradunfall ohne jegliche Fremdbeteiligung.

Die Benutzung des Geh- und Radwegs ist auch nicht deshalb bereits grundsätzlich unzumutbar, weil er teilweise nicht in voller Breite ausgebaut ist. Die von den ERA 2010 genannten Mindestmaße stellen Empfehlungen dar, weil es sich hier nicht um einen Neubau bzw. eine wesentliche Änderung eines Radweges, sondern um einen bereits bestehenden Geh- und Radweg handelt. Danach können von diesen Empfehlungen Abstriche gemacht werden, zumal die Breite des Radwegeanteils, legt man den farblich abgesetzten Bereich zuzüglich des Sicherheitsstreifens zugrunde, mit rund 1,50 m im Hinblick auf seine grundsätzliche Benutzbarkeit jedenfalls die von der Verwaltungsvorschrift zu § 2 Abs. 4 StVO für den innerörtlichen Bereich vorgesehene Mindestbreite von 1,50 m noch einhält. Aufgrund der überwiegend guten – von einigen Engstellenbereichen abgesehen – Ausbaubreite auch für eine gemeinsame Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer ist die nunmehr durch Zeichen 240 kenntlich gemachte Anordnung eines gemeinsamen Geh- und

Radweges vertretbar, ohne erhöhtes Gefährdungspotential zu begründen. Auch das eingereichte Bildmaterial macht die Einschätzung des Beklagten für den hier streitigen Abschnitt nachvollziehbar. Dieses Bildmaterial belegt auch hinreichend, dass auch weder die Pflasterung, die von Klägerseite als nachteilig angesehen wird (wohl, weil sie den Rollwiderstand erhöht), noch die benannten Problemstellen solche Gefährdungen offenkundig werden lassen, die eine Entscheidung gegen die Radwegebenutzungspflicht und für den seinerseits gefährlichen Mischverkehr auf der Hauptfahrbahn auch nur nahelegen würden. Das gilt auch bei Zugrundelegung des Gefälles im Bereich der Einmündung „Landgang“, denn es ist Aufgabe aller Verkehrsteilnehmer, sich mit angepasster Geschwindigkeit zu bewegen. Eine besondere Gefahrenlage ist insofern nicht erkennbar.

Der Vergleich der Gefährdung von Radfahrern einerseits auf der Fahrbahn und andererseits auf dem Radweg ergibt danach, dass Letztere von dem sachverständigen Beklagten nachvollziehbar als höher bewertet wird, diese Bewertung weder vom Kläger noch durch sonst erkennbare Umstände erschüttert worden ist und Radfahrer bezüglich ihrer Sicherheit damit nicht nur nicht schlechter gestellt werden, wenn sie statt der Fahrbahn den Radweg benutzen müssen (vgl. zu diesem Aspekt Sächs. OVG, B. v. 10.7.2012 - 3 A 945/10 -, juris), sondern sogar besser.

Damit ergeben die vom Kläger gerügten Mängel des Radwegs insgesamt nicht, dass die durch die Mitbenutzung der Fahrbahn durch Radfahrer begründete qualifizierte Gefährdungssituation im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO im Hinblick auf einen mangelhaften (Ausbau-)Zustand des Radwegs hinnehmbar wäre.

Schließlich ist die Radwegbenutzungspflicht auch angemessen. Dabei sind nur qualifizierte Interessen des Klägers abwägungserheblich, also solche, die über das Interesse jedes Verkehrsteilnehmers hinausgehen, in seiner Freiheit möglichst wenig beschränkt zu werden (ständige Rechtsprechung, vgl. nur BVerwG, Urt. v. 23.9.2010 - 3 C 32.09 -, juris). Solche sind aber weder vorgetragen noch ersichtlich.

Soweit mit dem Klageantrag auch die Kostenentscheidung im Widerspruchsbescheid angegriffen wurde, war hier für diesen Bescheid aus Klarstellungsgründen wegen der fehlenden Eindeutigkeit der Quotelung eine hälftige Aufteilung nach Kopfteilen durch das Gericht klarstellend vorzunehmen. Der Kläger hat in der mündlichen Verhandlung diese von der Widerspruchsbehörde vorgenommene Aufteilung bestätigt und mitgeteilt, dass sich gegen eine solche Aufteilung sein Angriff nicht richtet.

Die Kostenentscheidung ist danach auf der Grundlage von § 154 Abs. 1 VwGO zu treffen.

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 167 VwGO i. V. m. § 708 Nr. 11, 711 ZPO.

### **Rechtsmittelbelehrung:**

Gegen dieses Urteil steht den Beteiligten die Berufung zu, wenn sie von dem Oberverwaltungsgericht zugelassen wird.

Die Zulassung der Berufung ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des vollständigen Urteils zu beantragen. Der Antrag ist bei dem Verwaltungsgericht Schwerin, Wismarsche Straße 323 a, 19055 Schwerin, schriftlich zu stellen. Er muss das angefochtene Urteil bezeichnen. Innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung des vollständigen Urteils sind die Gründe darzulegen, aus denen die Berufung zuzulassen ist. Die Begründung ist, soweit sie nicht bereits mit dem Antrag vorgelegt worden ist, bei dem Oberverwaltungsgericht Mecklenburg-Vorpommern, Domstraße 7, 17489 Greifswald, einzureichen.

Die Berufung ist nur zuzulassen, wenn

1. ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils bestehen,
2. die Rechtssache besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten aufweist,
3. die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat,
4. das Urteil von einer Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts, des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der Obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts abweicht und auf dieser Abweichung beruht oder
5. ein der Beurteilung des Berufungsgerichts unterliegender Verfahrensmangel geltend gemacht wird und vorliegt, auf dem die Entscheidung beruhen kann.

Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht eingeleitet wird. Die Beteiligten müssen sich durch Bevollmächtigte im Sinne von § 67 Abs. 4 Sätze 3 bis 7 VwGO vertreten lassen. Ein Beteiligter, der nach Maßgabe der Sätze 3, 5 und 7 zur Vertretung berechtigt ist, kann sich selbst vertreten.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit

Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]