

Urteil 3 K 650/14.NW des Verwaltungsgerichts Neustadt an der Weinstraße vom 23. März 2015

Entscheidungsgründe

Die Klage ist zulässig, jedoch unbegründet.

Das von der Beklagten- mit verkehrsrechtlicher Anordnung vom 10. April 2012 als zuständiger Straßenverkehrsbehörde (§ 44 Abs. 1 Satz 1 StVO i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 Landesverordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts - ZuVO im Straßenverkehrsrecht -) verfügte Verkehrsverbot für Radfahrer (Zeichen 254 StVO) in dem hier streitgegenständlichen beidseitigen Streckenabschnitt der B 270 zwischen dem Opelkreisel (Netzknoten 6512020) und der Einmündung Siegelbach B 270/K 11 (Netzknoten, 6512051) ist rechtmäßig und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 Verwaltungsgerichtsordnung - VwGO).

Rechtsgrundlage für dieses Verkehrsverbot ist § 45 Abs. 1 Satz 1 und 9 Satz 2 StVO. 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, Urteil vom 5. April 2001 - 3 C 23.00 - Buchholz 442.151 § 45 StVO Nr. 41 und juris), können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung, des Verkehrs beschränken oder verbieten. Nach § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO dürfen – abgesehen von den dort ausdrücklich genannten, jedoch hier nicht einschlägigen Ausnahmen - 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.

Eine solche qualifizierte Gefährdungslage i. S. v. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO ist aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse in dem hier streitgegenständlichen Streckenabschnitt gegeben, die den Ausschluss von Rad(und Mofa-)verkehr aus Gründen der Verkehrssicherheit ermessensfehlerfrei notwendig macht. Dies ergibt sich aus dem Folgenden:

Besondere örtliche Verhältnisse i. S. v. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO, die eine „besondere“ Gefahrenlage hervorrufen können, können bei verkehrsbehördlichen Maßnahmen insbesondere in der Streckenführung (z. B. wenn auf einer innerstädtischen Schnellstraße unterschiedliche Verkehrsströme zusammengeführt und getrennt werden und deshalb die Unfallgefahr erhöht sein kann; vgl. BVerwG, Urteil vom 13. Dezember 1979 - 7 C 46.78 - BVerwGE 59, 331 ff. und juris), dem Ausbauzustand der Strecke, der dort anzutreffenden Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. September 2010 - 3 C 32.09 und 3 C 37.09 -, beide juris).

Nach den der Kammer vorliegenden Unterlagen den streitgegenständlichen Streckenabschnitt betreffend, steht hier eine verhältnismäßig kurze Strecke der B 270 - nämlich zwischen dem Opelkreisel und der Einmündung Siegelbach B 270/K 11 - von ca. 2 km zur Beurteilung, die dort jeweils für jede Fahrtrichtung sechs Auf- und Abfahrten aufweist, nämlich aus Richtung Siegelbach: Einmündung B 270/K 11 von Siegelbach, Abfahrt B 270 auf A 6 in Richtung Saarbrücken, Auffahrt von A 6 aus Richtung Mannheim auf B 270 Richtung Innenstadt, Abfahrt B 270 auf A 6 in Richtung Mannheim, Auffahrt von A 6 aus Richtung Saarbrücken auf B 270 in Richtung Innenstadt, Abfahrt B 270/Opelkreisel und aus Richtung Kaiserslautern:

Auffahrt B 270/Opelkreisel, Abfahrt B 270 auf A 6 in Richtung Mannheim, Auffahrt von A 6 aus Richtung Saarbrücken auf B 270 in Richtung Siegelbach, Abfahrt von B 270 auf A 6 in Richtung Saarbrücken, Auffahrt von A 6 aus Richtung Mannheim auf B 270 in Richtung Siegelbach, Abfahrt Einmündung Siegelbach B 270/K 11. Die Zu- und Abfahrten im Bereich zwischen den beidseitigen Autobahnanschlussstellen Kaiserslautern-West/A 6/B 270 und dem Opelkreisel folgen in sehr kurzen Abständen von ca. 100 m bis 150 m hintereinander. Hinzu kommt, dass dort in den jeweiligen Auf- und Abfahrtsbereichen je Fahrtrichtung die B 270 dreistreifig ausgebaut ist, was in diesen Bereichen zu vermehrten, sicherheitsrelevanten Fahrstreifenwechseln führt. Ausweislich der der Kammer vorliegenden Unfall-Jahreskarten 2008 bis 2011 zeigen sich gerade in den Auf- und Abfahrtsbereichen von und zur B 270 zwischen den Anschlussstellen Kaiserslautern-West/A 6/B 270 und dem Opelkreisel Unfallhäufungsstellen. Schließlich fällt hier weiter maßgeblich ins Gewicht, dass die Verkehrsbelastung der B 270 in dem streitgegenständlichen Streckenabschnitt südlich der A 6 mit rund 42.000 Kfz/24 h (5 - 6 % Schwerverkehranteil) und nördlich der A 6 mit rund 22.000 Kfz/24 h (7 % Schwerverkehranteil) sehr hoch ist. Dabei ist ebenfalls mit in den Blick zu nehmen, dass im Bereich zwischen den beidseitigen Anschlussstellen Kaiserslautern-West/A 6/B 270 und der Einmündung Siegelbach B 270/K 11 die dort zulässige Höchstgeschwindigkeit mindestens 70 km/h, streckenweise auch 100 km/h beträgt und in diesem vierspurigen Streckenbereich weder eine Standspur noch ein Sicherheitsstreifen vorhanden ist, so dass es keinerlei Ausweichmöglichkeiten für Radfahrer vor ohne Einhaltung eines ausreichenden seitlichen Sicherheitsabstands überholenden Kraftfahrzeugen gibt. Aus nördlicher Richtung (aus Richtung Siegelbach) ist zwar im Bereich der Auffahrt von der A 6 auf die B 270 aus Richtung Saarbrücken in Richtung Innenstadt die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch entsprechende Verkehrszeichen auf 70 km/ reduziert, jedoch verengt sich die B 270 in diesem mit täglich 42.000 Kfz/24 h belasteten Bereich im weiteren Straßenverlauf dann auf lediglich noch eine Fahrspur. Hinzu kommen die auf dem streitgegenständlichen Streckenabschnitt gegebenen hohen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Kraftfahrzeug- und Radverkehr im Mischverkehr, die zu gefährlichen Einfädelungs-, Überhol-, Ausweich- oder Bremsmanövern führen können. Dabei ist auch in den Blick zu nehmen, dass es sich nicht bei allen Radfahrern um geschickte und zügig fahrende Personen handelt wie z. B. Touren- oder Rennradfahrern, sondern darunter auch weniger verkehrserfahrene oder unsichere Radfahrer (z. B. Kinder, Jugendliche, ältere oder auch streckenunkundige Personen wie Rad-Touristen) sein können, was ebenfalls gefährliche Verkehrssituationen in dem streitgegenständlichen vielbefahrenen Streckenabschnitt verursachen kann. Bei der Wertung, ob die vorausgesetzte besondere Gefährdungslage i. S. d. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO gegeben ist, kann schließlich auch auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 zurückgegriffen werden (s. BVerwG, Urteil vom 16. April 2012 - 3 B 62/11 -, juris), die zwar für das Gericht nicht verbindlich sind, denen jedoch als fachlich anerkannte Regelwerke entsprechender Sachverstand bzw. Erfahrungswissen entnommen werden kann (vgl. BayVGh, Urteil vom 11. August 2009 - 11 B 08.186 -juris; VGh BW, Urteil vom 10. Februar 2011 - 5.8 2285/09-, juris). Diese sehen Mischverkehr zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrern nur bei einem Verkehrsaufkommen unter 2.500 Kfz/24 h und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h bzw. 4.000 Kfz/24 h und einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h als sinnvoll an. Bei der vorliegenden Verkehrsbelastung im streitgegenständlichen Streckenabschnitt der B 270 werden diese Korridore vorliegend um ein Vielfaches überschritten.

Die vorstehend dargestellten örtlichen Besonderheiten führen hier im Rahmen einer Gesamtwürdigung insgesamt zu einer das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von Leben und

Gesundheit gerade der Rad(und Mofa)fahrer erheblich übersteigenden Gefahrenlage i. S. v. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO.

Da vorliegend hochrangige Rechtsgüter wie Leben und Gesundheit der Radfahrer in Rede stehen, ist es nicht von entscheidender Bedeutung, dass ausweislich der der Kammer vorliegenden Unfallstatistiken für den der verkehrsrechtlichen Anordnung vorausgegangenen Dreijahreszeitraum, von 2009 bis 2011 kein Radfahrer an einem der sich auf dem streitgegenständlichen Streckenabschnitt ereigneten Unfälle beteiligt war, sondern lediglich ein - getöteter - Mofafahrer. Wenn auch für die Unfälle in dem hier streitgegenständlichen Streckenabschnitt nach Angaben der Polizeidirektion Kaiserslautern in ihrer Stellungnahme im Rahmen des Widerspruchsverfahrens vom 28. März 2013 sowie auch nach der vom Kläger in der mündlichen Verhandlung vor dem erkennenden Gericht vorgelegten Unfallübersicht hauptsächlich „nicht angepasste Geschwindigkeit (ohne Überschreitung zulässiger Höchstgeschwindigkeit)“ sowie „Fehler beim Fahrstreifenwechsel“ und „ungenügender Sicherheitsabstand“ ursächlich waren, ändert dies nichts daran, dass die qualifizierte Gefahrenlage für Radfahrer in dem hier streitgegenständlichen Streckenabschnitt der B 270 auf den konkreten örtlichen Gegebenheiten - wie vorstehend dargestellt - beruht. Ebenso ist es nicht entscheidungsrelevant, dass der mehrspurige Ausbau der B 270 bereits 2006 abgeschlossen war, die Beklagte jedoch erst am 10. April 2012 die streitgegenständliche verkehrsrechtliche Anordnung erlassen hat. In diesem Zusammenhang kann auch der Einwand des Klägers, die Beklagte sei auf „Zuruf“ eines Kraftfahrzeugfahrers, der sich wohl in seiner schnellen Fahrt behindert gefühlt habe, tätig geworden, dahinstehen. Denn jedenfalls liegen hier - wie vorstehend dargelegt - die tatbestandsmäßigen Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO für die angefochtene verkehrsrechtliche Anordnung vor. Denn bei Verkehrsbeschränkungen und -verboten i. S. d. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO geht es regelmäßig um die Abwehr von Gefahren für Leib und Leben sowie bedeutende Sachwerte. Nach den allgemeinen Grundsätzen des Gefahrenabwehrrechts ist jedoch, wenn derart hochrangige Rechtsgüter betroffen sind, ein behördliches Einschreiten bereits bei einer geringeren Wahrscheinlichkeit des Eintritts zulässig und geboten. Eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit wird daher von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO nicht gefordert. Die Vorschrift setzt nur - aber immerhin - eine das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts voraus. Eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt, liegt dabei nicht erst dann vor, wenn ohne ein Handeln der Straßenverkehrsbehörde mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zusätzliche Schadensfälle zu erwarten wären. Erforderlich ist - wie vorliegend gegeben - allein eine entsprechende konkrete Gefahr, die auf besonderen örtlichen Verhältnissen beruht (BVenVG, Urteile vom 23. September 2010 - 3 C 37.09 -, BVerwGE 138, 21 und juris, vom 16. April 2012 - 3 B 62/11 -, NJW 2012, 3048, und vom 18. November 2010 - 3 C 42.09 -, BVerwGE 138, 159).

Die Beklagte hat durch den Erlass der auf § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO i. V. m. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO beruhenden straßenverkehrsrechtlichen Anordnung auch nicht die Grundlagen des Verhältnisses von Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht verkannt; insbesondere steht dem streitgegenständlichen Radfahrverbot auf der B 270 in dem hier in Rede stehenden Streckenabschnitt nicht die Widmung dieser Straße als öffentliche Straße entgegen. Während durch die straßenrechtliche Widmung bestimmt wird, welche Verkehrsarten als solche auf der jeweiligen Straße zulässig und damit vom Gemeingebrauch umfasst sein sollen, ist die Regelung der Ausübung des Gemeingebrauchs ausschließlich Sache des Straßenverkehrsrechts. Sind straßenverkehrsbezogene Gründe gegeben und erfüllen diese die Voraussetzungen, an die § 45 Abs. 9 Satz 2 i. V. m. Abs. 1 Satz 1 StVO den Erlass verkehrsbeschränkender Anordnungen knüpft, so ist eine verkehrsrechtlich begründete

Straßenbenutzungsregelung auch nicht dadurch ausgeschlossen, dass eine entsprechende Verkehrsbeschränkung bei Vorliegen der straßen- und wegrechtlichen Voraussetzungen auch durch eine Widmungsbeschränkung oder Teileinziehung der Straße zu erreichen wäre; dies gilt selbst dann, wenn sich die Straßensperrung gegen einzelne Verkehrsarten oder bestimmte Benutzerkreise richtet, denen die Straßenbenutzung durch die straßenrechtliche Widmung eröffnet ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 25. April 1980 -- 7 C 19/78 -, juris). Die Sperrung einer Straße nur für einen Teil des im Übrigen weiter zugelassenen Verkehrs ist kein Eingriff in die straßenrechtliche Widmung, wenn die Straße - wie im vorliegenden Fall - weiterhin Verkehrszwecken dient (BVerwG, Beschluss vom 3. April 1996- 11 C 3/96 und 11 B 11/96 -, juris). «

Da nach alledem die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO für die Anordnung des Radfahrverbots in dem hier streitgegenständlichen Streckenabschnitt der B 270 gegeben sind, durfte die Beklagte diese nach pflichtgemäßem Ermessen erlassen. Es ist nicht ersichtlich, dass sie dabei die gesetzlichen Grenzen des Ermessens überschritten hätte, auf deren Einhaltung die gerichtliche Überprüfung nach § 114 Satz 1 VwGO beschränkt ist:

Die Beklagte hat hier die Gesamtsituation - auch unter zulässiger Einbeziehung von Hinweisen von Verkehrsteilnehmern betreffend „Beinaheunfälle“ mit Radfahrern und Mofas auf dem Streckenabschnitt der B 270 betreffend - unter Mithilfe der Polizei und des Straßenbaulastträgers über mehrere Jahre verfolgt und ausgewertet und sich dann in ermessensfehlerfreier Weise für das Rad- und Mofafahrverbot entschieden.

Das angeordnete Radfahrverbot auf der B 270 in dem hier streitgegenständlichen Streckenabschnitt ist verhältnismäßig. Mit dieser Anordnung wurde das Ziel verfolgt, die hier aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse gerade für Rad(und Mofa)fahrer, aber auch für die Kraftfahrer gegebene qualifizierte Gefahrenlage deutlich zu reduzieren. Zur Verfolgung dieses Ziels ist die Sperrung des hier in Rede stehenden Streckenabschnitts der B 270 für den Radverkehr ein geeignetes Mittel. Die Beurteilung der Verhältnismäßigkeit des eingesetzten Mittels hat sich dabei auf das von der Behörde verfolgte Ziel zu beziehen (OVG RP, Urteil vom 28. November 1995 - 7 A 11340/95.OVG -), hier also auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie Leib und Leben der Radfahrer. Eine Beschränkung der -zulässigen Höchstgeschwindigkeit z. B. auf 70 km/h würde zwar ein milderes Mittel darstellen, würde jedoch nicht zum gleichen Erfolg wie das Radfahrverbot führen. Zu Recht hat dazu der Stadtrechtsausschuss bei der Beklagten im Widerspruchsbescheid vom 28. Mai 2014 ausgeführt, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit drastisch reduziert werden müsste, um das gewünschte Resultat, nämlich einen Sicherheitsgewinn für Radfahrer durch Reduzierung der Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrern, zu erreichen. Sicherlich sind Maßnahmen wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung grundsätzlich geeignet, im Straßenverkehr Gefahren zu reduzieren. Jedoch können selbst bei geringeren Geschwindigkeiten die durch das Zusammentreffen verschiedener Verkehrsmittel entstehenden besonderen Gefahren nicht vollständig ausgeräumt werden (vgl. OVG Sachsen, Beschluss vom 10. Juli 2012 - 3 A 945/12 -, juris). In diesem Zusammenhang ist schon fraglich, ob bei der hier bestehenden örtlichen Verkehrssituation im streitgegenständlichen Streckenabschnitt der B 270 Führer von Kraftfahrzeugen grundsätzlich - wie der Kläger meint - als (Zustands-)Störer zu bezeichnen sind. In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist geklärt, dass sich die Regelung des Straßenverkehrs durch Verkehrszeichen nicht gegen „Störer“ im polizeirechtlichen Sinne richtet. Es geht vielmehr darum, allgemeine Verhaltensregeln vorzugeben, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs aufrechterhalten oder Gefahrenquellen, die der Straßenverkehr eröffnet, durch Reglementierung der

Fortbewegungsmöglichkeiten einzudämmen (vgl. BVerwG, 'Urteil vom 23. September 2010 - 3 C 37.09 - BVerwGE 138, 21, 33 und Beschluss vom 16. April 2012 - 3 B 62/11 -, NJW 2012, 3048 und juris Rn. 35 ff). Im Übrigen wäre selbst unter Zugrundelegung des polizeirechtlichen Störerbegriffs der Schluss, dass die Gefahr immer von einem Kraftfahrzeug ausgeht, unzulässig, da das gefährdende Verkehrsverhalten ebenso von einem Radfahrer ausgehen kann (s. OVG Sachsen, Beschluss vom 10. Juli 2012 - 3 A 945/12, juris). Im Hinblick auf die verkehrliche Bedeutung des hier streitgegenständlichen Streckenabschnitts der B 270 als Zubringerstraße für die A 6 (Anschlussstelle Kaiserslautern-West) und für die nördlich und südlich der A 6 gelegenen Ortsteile der Beklagten sowie weiterer Gemeinden sowie unter Berücksichtigung der Tatsachen, dass diese Strecke zugleich Umleitungsstrecke für die A 6 ist und im Bereich zwischen dem Opelkreisel und der Einmündung Siegelbach B 270/K 11 autobahnähnlich ohne Stand- oder Sicherheitsstreifen ausgebaut ist, und das in diesem Streckenabschnitt vorhandene tägliche Verkehrsaufkommen (s. o.) sehr hoch ist, würde eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 70 km/h bzw. 100 km/h auf eine Geschwindigkeitsbegrenzung in diesem Bereich auf z. B. 50 km/h die Gefährdung für Radfahrer nicht wesentlich verringern. Außerdem würde eine Geschwindigkeitsbegrenzung für alle Kraftfahrzeuge auf z. B. 50 km/h ebenfalls unter dem Vorbehalt des § 45 Abs. 9 Satz 1 und 2 StVO stehen. Angesichts der Tatsache, dass -auch bei geringeren Geschwindigkeiten die durch das Zusammentreffen verschiedener Verkehrsmittel entstehende besondere Gefährdung nicht vollends ausgeräumt werden kann, ist es hier nicht zu beanstanden, dass die Beklagte keine Geschwindigkeitsbegrenzung als milderer Mittel gegenüber dem Radfahrverbot verhängt hat, zumal eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auch ein einschneidender Eingriff für alle anderen Verkehrsteilnehmer wäre, der zudem den Verkehrsablauf, den Verkehrsfluss und die Leichtigkeit des Straßenverkehrs ebenfalls zu beeinträchtigen geeignet wäre.

Das streitgegenständliche Radfahrverbot in dem in Rede stehenden Streckenabschnitt der B 270 war auch erforderlich. An der Erforderlichkeit fehlt es dann, wenn der Behörde ein für die Betroffenen milderer, aber gleich wirksames Mittel zur Verfügung gestanden hat, um Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer vor der durch die gegebenen örtlichen Verkehrsverhältnisse hervorgerufenen Gefahren zu schützen. Andere geeignete verkehrsrechtliche Maßnahmen wie eine Geschwindigkeitsbegrenzung oder das Aufstellen von Hinweisschildern für Rad- und Mofafahrer auf die in dem hier streitgegenständlichen Streckenabschnitt vorhandene hohe Verkehrsbelastung, wären nicht geeignet, die aufgrund der örtlichen Gegebenheiten bestehende erhöhte Gefahrenlage für Rad- und Mofafahrer ebenso wirksam zu mindern wie die erfolgte Sperrung für Rad- und Mofaverkehr.

Das angeordnete Radfahrverbot in dem hier streitgegenständlichen Streckenabschnitt ist auch angemessen und verhältnismäßig im engeren Sinne. Das Radfahrverbot auf der B 270 in dem hier streitgegenständlichen Streckenbereich greift zwar in den Schutzbereich des Art. 2 Abs. 1 GG ein. Dieses Grundrecht auf freie Entfaltung der Persönlichkeit schließt das Recht ein, die Straßen im Rahmen des Gemeingebrauchs auch mit Rädern oder Mofas zu benutzen. Das Gebot der Verhältnismäßigkeit im engeren Sinne verlangt, dass der Eingriff in angemessenem Verhältnis dem Gewicht und der Bedeutung des Grundrechts steht. Ein Verstoß gegen dieses Verbot kann aber nur dann festgestellt werden, wenn die betroffenen Interessen ersichtlich schwerer wiegen. Bei diesen Interessen muss es sich um ein qualifiziertes Interesse des Klägers handeln, also um ein solches, das über das Interesse jedes Verkehrsteilnehmers, in seiner Freiheit möglichst wenig beschränkt zu werden, hinausgeht (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. Januar 1993 - 11 C 35/924 -, BVerwGE 92, 32; BayVGH, Beschluss vom 21. Oktober 1998, - 11 CS 98.2123 -, BayVBl. 1999, 594). Ein solches

qualifiziertes Interesse des Klägers ist hier nicht ersichtlich. Das Interesse des Klägers besteht im Wesentlichen darin, die B 270 in dem hier streitgegenständlichen Streckenabschnitt mit einem Fahrrad befahren zu können. Die allgemeine Handlungsfreiheit wird aber von vornherein nur in den Schranken des Art. 2 Abs. 1 GG gewährleistet. Die eher als geringfügig anzusehende Beeinträchtigung der Fortbewegungsmöglichkeit durch das verhängte Radfahrverbot auf der B 270 findet ihre Rechtsgrundlage in § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO, der zur Schranke der verfassungsgemäßen Ordnung gehört und ist im Hinblick auf den damit bezweckten Schutz von Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer sowie hochwertigen Sachgütern fraglos angemessen. Von daher ist es unter dem Gesichtspunkt des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes nicht zu beanstanden, wenn sich die Beklagte angesichts der hier bestehenden erheblichen Gefahrenlage für ein Rad(und Mofa)fahrverbot auf dem streitgegenständlichen Streckenabschnitt entschieden hat. In diesem Zusammenhang ist es auch nicht zu beanstanden, dass für landwirtschaftliche Fahrzeuge und Baufahrzeuge nicht ebenfalls ein Streckenbenutzungsverbot ausgesprochen wurde. Diese Fahrzeuge weisen gegenüber Fahrrädern oder Mofas aufgrund ihrer massiven und oft breitspurigen Bauart keine vergleichbare Schutzbedürftigkeit auf.

Dem Kläger wird durch das Radfahrverbot auch nicht die Möglichkeit des Radfahrens zwischen seinem Wohnort Siegelbach und Kaiserslautern abgeschnitten. Ihm steht dort ausweislich des von der Beklagten vorgelegten Plans „Radwegführung B 270“ eine alternative zumutbare, mit dem Rad befahrbare Strecke, die im Übrigen Teil des Barbarossa-Radwegs zwischen Glan und Rhein ist (s. www.google.maps), zur Verfügung, auch wenn diese nicht durchgängig asphaltiert und beleuchtet ist. Die Zumutbarkeit dieser Alternativstrecke für Radfahrer ist durch die vorgelegten Lichtbilder dokumentiert. Diese Alternativstrecke ist. Von Siegelbach bis zur Unterführung der B 270 südlich des Abzweigs Siegelbach asphaltiert und verläuft dann durch den Wald bis zur Unterführung der A6. Der durch den Wald verlaufende, ca. 800 m lange Streckenabschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke. Lediglich in dem ca. 100 m langen Bereich zwischen der Unterführung B 270 und dem Wegeknoten ist dieser Streckenabschnitt nach Regenereignissen je nach deren Heftigkeit zeitweise matschig, wie die vorgelegten Lichtbilder zeigen. Dies führt jedoch nicht zu einer Unzumutbarkeit der Nutzung dieses Alternativweges durch Radfahrer, zumal von einem Radfahrer erwartet werden kann, dass er sich auf die Witterungsverhältnisse einstellt und dementsprechend Schutzkleidung trägt. Nach der Unterführung der A 6 stehen dem Kläger durchgehend asphaltierte innerstädtische Wege und Straßen zwecks Erreichung der Innenstadtlage mit dem Fahrrad zur Verfügung.

Nach alledem war die Klage mit der Kostenfolge aus § 154 Abs. 1 VwGO abzuweisen.

Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit des Urteils wegen der Kosten folgt aus § 167 VwGO.

In Schriftform konvertiert von Dennis Schneble im März 2019. Schreibfehler vorbehalten.

<http://dschneble.tssd.de/blog/?p=5123>