VG München, Urteil v. 27.10.2021 – M 23 K 21.3057

Titel:

Umgestaltung ehemaliger „Popup-Radwege“ in Radfahrstreifen

Normenketten:

GG Art. 2 Abs. 1

StVO § 41 Abs. 1, § 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 9

Leitsätze:

1. § 45 Abs. 9 S. 1 StVO modifiziert und konkretisiert (vgl. hierzu VGH München BeckRS 2011, 34058) die Ermächtigungsgrundlage des § 45 Abs. 1 S. 1 StVO dahingehend, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Soweit die tatbestandlichen Voraussetzungen von § 45 Abs. 1 und Abs. 9 StVO erfüllt sind, stehen die Maßnahmen im Regelungsbereich dieser Vorschrift grundsätzlich im gerichtlich voll überprüfbaren Ermessen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde (vgl. BVerwG BeckRS 2001, 30173503). (Rn. 30) (redaktioneller Leitsatz)

2. Voraussetzung für die Anordnung von Verkehrszeichen nach § 45 Abs. 9 S. 1 StVO ist eine objektive Gefahrenlage, die nicht erst dann anzunehmen ist, wenn ohne Handeln der Straßenverkehrsbehörde mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zusätzliche Schadensfälle zu erwarten wären, sondern bereits dann, wenn sich eine konkrete Gefahr aus den besonderen örtlichen Gegebenheiten ergibt (BVerwG BeckRS 2010, 56021). (Rn. 31) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Verkehrsrechtliche Anordnung, Radfahrstreifen, Anfechtung durch Autofahrer, objektive Gefahrenlage, öffentliche Sicherheit und Ordnung, Popup-Radwege, Fahrbahnbegrenzung, Ausweisungen von Radfahrstreifen, Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen, Straßenverkehrsbehörde, verkehrsrechtliche Anordnung

Rechtsmittelinstanz:

VGH München, Beschluss vom 05.10.2022 – 11 ZB 22.157

Tenor

I. Die Klage wird abgewiesen.

II. Der Kläger hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.

III. Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar. Der Kläger darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vorher Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Tatbestand

1
Der Kläger wendet sich gegen die dauerhafte Umgestaltung ehemaliger „Popup-Radwege“ in Radfahrstreifen im Gebiet der Landeshauptstadt M..

2
Die Beklagte hatte im Jahr 2020 vorübergehend u.a. in der E. straße, der R. Straße und der T. straße in M. sogenannte „Popup-Radwege“ eingerichtet.

3
Nach beklagteninterner Auswertung der hierdurch gewonnenen Erkenntnisse und infolge entsprechender Stadtratsbeschlüsse erließ die Beklagte am 14. April 2021 zwei verkehrsrechtliche Anordnungen, wonach einerseits für die R. Straße zwischen R. Platz und O1.straße beidseitig Radfahrstreifen (Zeichen 237 und 295 der Anlage 2 zu § 41 StVO) dauerhaft mit Wirkung ab 19. April 2021 zu Lasten je einer Fahrbahn pro

Fahrtrichtung und für die E. straße zwischen D. Straße und L1.platz beidseitig Radfahrstreifen dauerhaft mit Wirkung ab 19. April 2021 zu Lasten je einer Fahrbahn pro Fahrtrichtung angeordnet wurden.

4
Nach der jeweiligen Begründung handele es sich bei den Straßen um Hauptverkehrsstraßen mit zwei Fahrbahnen je Fahrtrichtung ohne Radverkehrsanlage, im Fall der E. straße gelte eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, im Fall der R. Straße eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Die durchschnittlich festgestellte werktägliche Verkehrsmenge von 26.000 Fahrzeugen (davon 1.000 Schwerverkehr) bedinge für die E. straße die Zuordnung zum Belastungsreich III der Empfehlungen für den Radwegausbau (ERA), die durchschnittlich festgestellte werktägliche Verkehrsstärke in der R. Straße (27.000 (später korrigiert: 26.000) Fahrzeuge, davon 900 Schwerverkehr) lasse auch diese dem Belastungsbereich III der ERA zuordnen. Demnach sei aus fachlicher Sicht grundsätzlich eine Radverkehrsführung auf Sonderwegen wie Radfahrstreifen oder Radwegen empfohlen. Die Maßnahmen entsprächen dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, Alternativen als mildere Mittel kämen nicht in Betracht. Die in den Spitzenstunden des motorisierten Verkehrs auftretenden Stauerscheinungen und die im geringen im Verkehrsversuch festgestellten, in nicht spürbaren Maße stattfindenden Verdrängungen des motorisierten Verkehrs in andere Straßen könnten in Kauf genommen werden. In die Abwägung seien die Erkenntnisse des vorgeschalteten Verkehrsversuchs eingeflossen, in allem überwiege bei der Gesamtinteressenabwägung der Schutz von Leben und Gesundheit der Radfahrenden.

5
Auf die weiteren Einzelheiten der auf Grundlage des § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 9 Satz 1 StVO erfolgten jeweiligen Begründung wird Bezug genommen.

6
Durch verkehrsrechtliche Anordnung der Beklagten vom 27. April 2021 wurde für die T. straße zwischen A. straße und S1. Straße ein Radfahrstreifen dauerhaft mit Wirkung ab 3. Mai 2021 zu Lasten einer Fahrbahn angeordnet.

7
Aufgrund der festgestellten werktäglichen Verkehrsstärke (12.000 Fahrzeuge, davon 400 Schwerverkehr) sei die T. straße, eine in westliche Richtung einbahngeregelte H. straße mit zwei Fahrbahnen ohne Radverkehrsanlage und bei geltender Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h dem Belastungsbereich II bis III der ERA zuzuordnen, so dass die Führung des Radverkehrs separiert vom motorisierten Verkehr auf einem Sonderweg sinnvoll bzw. anzustreben sei. Alternative Wegführungen seien nicht gleichermaßen geeignet, dem in der Interessenabwägung verfolgten Ziel des Schutzes von Leben und Gesundheit der Radfahrenden Rechnung zu tragen.

8
Auf die weitere Begründung der auf § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 9 Satz 1 StVO gestützten Anordnung wird Bezug genommen.

9
Durch Schriftsatz vom . Juni 2021 erhob der Klägerbevollmächtigte hiergegen Klage zum Bayerischen Verwaltungsgericht München mit dem in der mündlichen Verhandlung konkretisierten Klageantrag:

10
I. Sämtliche Zeichen 295 StVO (Breitstrich) und Zeichen 237 StVO werden in der R. Straße, ab Ecke F. straße bis Ecke O2. straße (stadtauswärts) und ab Ecke O2. straße bis Ecke S2.straße (stadteinwärts), in der E. straße, ab Ecke L2. straße bis K.platz und in der T. straße, ab Ecke A.straße bis Ecke S1. Straße, aufgehoben.

11
II. Im Wege einer Folgenbeseitigung wird die Beklagte verurteilt, die Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen (Zeichen 237 und 295) auf den oben genannten Straßenabschnitten zu entfernen.

12
Zur Begründung wurde, auch in weiteren Schriftsätzen, im Wesentlichen ausgeführt, dass die Anfechtungsklage statthaft sei, insbesondere sei der Kläger klagebefugt, zumal er geschützte Individualinteressen als Autofahrer, der die Strecken regelmäßig nutze, habe. Dies gelte insbesondere

deswegen, da ihm durch Zeichen 295 untersagt werde, die Markierung zu überfahren und damit den Radfahrstreifen als Fahrspur zu nutzen. Es liege kein Popularrechtsbehelf vor. Die Klagefrist von einem Jahr sei eingehalten. Zwar liefere die ERA im Grundsatz Anhaltspunkte für die Gefährdung von Radfahrern, die über das allgemeine Risiko hinausgingen, die erhöhten Anforderungen des § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO lägen hier jedoch nicht vor. Die von der Beklagten ermittelten Verkehrsmengen seien teilweise veraltet, die aus jüngerer Zeit, wie von Beklagtenseite selbst eingeräumt, seien infolge der Pandemie nur bedingt repräsentativ, was im Einzelnen ausgeführt wurde. Auch sei das Unfallgeschehen mit Radbeteiligung insgesamt unauffällig. Die von der Beklagten vorgelegten Statistiken seien nicht eindeutig und es seien teilweise auch Unfälle „im Umfeld“ der Straßen erfasst worden. Diese wären zum Teil auch nicht durch einen Fahrradstreifen vermeidbar gewesen. Insgesamt stelle es eine Falschgewichtung dar, die zur Unverhältnismäßigkeit der Maßnahmen führe, wenn das Interesse von Autofahrern an einer staufreien Fortbewegung als nachrangig bewertet werde. Es benötige teilweise sieben Ampelschaltungen, um etwa auf der E. straße die L2. straße zu erreichen. Die Entscheidungen seien weiter von sachfremden Erwägungen, nämlich umweltpolitischen Aspekten, beeinflusst worden, sie seien jedenfalls ermessensfehlerhaft.

13
Durch Schriftsatz vom 24. August 2021 beantragte die Beklagte,

14
Klageabweisung

15
und begründete dies, auch in weiteren Schriftsätzen, im Wesentlichen damit, dass die Klage bereits unzulässig sei, da es dem Kläger ersichtlich an einer Klagebefugnis fehle. Der (ursprünglich als Hilfsantrag formulierte) Klageantrag zu II. sei unstatthaft, da eine Leistungsklage nicht möglich sei.

16
Im Übrigen seien die mit Beschluss vom Mai 2020 zuvor temporär eingerichteten sog. „Popup-Radwege“ durch eine Fachfirma evaluiert und seien auch Detektorendaten zu Verkehrsmengen erhoben worden. Nach Ende der Probephase habe es eine ausführliche Auswertung der Erkenntnisse unter Beteiligung der Anlieger der R. und T.straße (im Streckenabschnitt der E.straße gebe es keine dort wohnenden Anlieger) gegeben. Es seien alle vorhandenen Verkehrsmengenerkenntnisse berücksichtigt worden, ebenso die bekannten Unfallzahlen, die Anregungen der beteiligten Bürger und die Erkenntnis der Polizei, dass sie an den betroffenen Straßenabschnitten keine besonderen negativen Beobachtungen gemacht habe.

17
Für die R.Straße wurde im Einzelnen in Ergänzung unter Bezugnahme auf die verkehrsrechtliche Anordnung ausgeführt, dass die ermittelten Verkehrsmengen (Verkehrsmengenkarte 2019: 26.000 Kfz/Tag, davon 900 im Schwerverkehr, sowie aus 2017: Spitzenbelastung 2038 Kfz/h, und [nicht unbedingt repräsentativ wegen Corona-Lockdown sowie Baustelle auf der L.] Zählungen bzw. Detektorendaten 2020: Spitzenbelastung 1.123 bzw. 2021: 1.281 Kfz/Stunde) jedenfalls den Belastungsbereich III der ERA ergäben. Da die Abgrenzung aber nicht punktgenau sei, seien auch alternative Führungsformen geprüft worden, dies jedoch ohne zielführendes Ergebnis. Aufgrund der fachlichen Erkenntnisse der ERA habe man bereits von einer konkreten Gefahr für Fahrradfahrer aufgrund der Verkehrsmengen ausgehen dürfen. Man habe zudem 14% der dort bekannten Unfälle mit Radfahrbeteiligung festgestellt. Die ERA sei als fachlich fundiertes Regelwerk geeignet, die Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO zu belegen.

18
Für die E.straße sei eine konkrete Gefahr belegt, da die Verkehrsmengenkarte aus dem Jahr 2019 26.000 Fahrzeuge/Tag, davon 1.000 im Schwerverkehr, aufweise, eine Verkehrszählung aus dem Jahr 2018 2.125 Fahrzeuge/Stunde. Damit werde der Belastungsbereich III der ERA erreicht. Selbst im August 2021 seien immer noch 1.450 Kfz/h festgestellt worden, dies trotz Ferien und der pandemiebedingten Auswirkungen, so dass selbst bei einer nunmehr zweispurigen Straße nach wie vor der Belastungsbereich III erreicht werde. 16% der Unfälle seien mit Radfahrbeteiligung geschehen. Eine Alternativenprüfung, etwa eine Kombination mit Gehwegen bzw. unter Wegfall von Parkmöglichkeiten, bzw. Einrichtung lediglich eines Schutzstreifens, seien geprüft, jedoch als nicht realisierbar angesehen worden.

19

Für die T.straße habe man aus der Verkehrsmengenkarte 2019 12.000 Fahrzeuge/Tag, hiervon 400 im Schwerverkehr, ermittelt, für das Jahr 2013 eine Spitzenbelastung von 963 Kfz/h; für das Jahr 2020 habe eine Detektorenauswertung die Spitzenbelastung von 953 Kfz/h und aktuell von 923 Kfz/h ergeben. Dies bedinge den Übergangsbereich II/ III der ERA mit einer Tendenz zu III. Es kämen daher mehrere Führungsformen in Betracht, die man insbesondere im Hinblick auf die Nutzung des vorhandenen Gehweges für Radfahrer bzw. die Errichtung eines bloßen Schutzstreifens jedoch als nicht vorzugswürdig angesehen habe.

20
Insgesamt seien stets die - auch situativ möglicherweise etwas älteren - aktuellsten verfügbaren Verkehrsdaten und -zahlen zugrunde gelegt worden. Selbst wenn lediglich 14 bis 16% aller Unfälle mit Radbeteiligung zu verzeichnen gewesen seien, sei auch dies von gewichtiger Bedeutung für die Annahme einer konkreten Gefahr.

21
Auf die weiteren Einzelheiten wird Bezug genommen.

22
Den mit Klageerhebung gestellten Antrag, die aufschiebende Wirkung der Klage anzuordnen (M 23 S 21.3058) stellte das Gericht nach Antragsrücknahme durch Beschluss vom 2. August 2021 ein.

23
Am 27. Oktober 2021 fand die mündliche Verhandlung statt. Die Parteien äußerten sich zu Zulässigkeit und Begründetheit der Klage. Von Beklagtenseite wurden für die E.straße ergänzende Erkenntnisse von Juli und Oktober 2021 vorgetragen (Spitzenbelastung von 1.380 bzw. 1.400 Kfz/h, Tagesbelastung Oktober 2021: 21.400 Kfz). Für die R.Straße wurde ergänzend auf Detektorenauswertungen vom Juni und Oktober 2021 abgestellt (Tagesbelastung im Juni: 16.354 Kfz; tägliche Spitzenbelastung: 1.281 Kfz/h; Oktober 2021: 16.272 Kfz und Spitzenbelastung: 1.255 Kfz/h; Verkehrszählung vom Juli 2021: Tagesbelastung 13.658 Kfz und Spitzenbelastung 1.104 Kfz/h). Für die T.straße wurden ebenso aktualisierte Erkenntnisse mitgeteilt (Detektorenauswertung Juni 2021: 923 Kfz in der Spitzenstunde und 11.000 Fahrzeuge täglich; Verkehrszählung Juli 2021: 679 Kfz in der stündlichen Spitzenbelastung, 7.000 Kfz/ 24 h; Detektorenauswertung Oktober 2021: 1.000 Kfz in der Spitzenstunde und 11.000 Kfz/24 h).

24
Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Gerichts- und die übermittelte Behördenakte sowie die Niederschrift der mündlichen Verhandlung Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

25
Die Klage bleibt ohne Erfolg, sie war daher vollumfänglich abzuweisen.

26
Streitgegenständlich sind ausweislich der Erklärung des Klägerbevollmächtigten in der mündlichen Verhandlung die aufgrund verkehrsrechtlicher Anordnung der Beklagten vom 14. April 2021 für die R. Straße beidseitig angeordneten und markierten Radfahrstreifen in bezeichnetem Abschnitt, der in westlicher Richtung auf der T. straße angeordnete und markierte Radfahrstreifen aufgrund verkehrsrechtlicher Anordnung vom 27. April 2021 sowie der auf der E. straße aufgrund verkehrsrechtlicher Anordnung vom 14. April 2021 angeordnete und markierte Radfahrstreifen in östlicher Richtung (§ 86 Abs. 1, § 88 VwGO).

27
Zwischen den Parteien ist es unstreitig, dass die aufgrund der benannten verkehrsrechtlichen Anordnungen angeordneten Radfahrstreifen mittels Markierung der Zeichen 295 und 237 der Anlage zu § 41 StVO vollzogen und entsprechend bekanntgemacht wurden, so dass der jeweilige straßenverkehrsrechtliche Anordnungsabschnitt als Allgemeinverfügung (vgl. i. E.: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 41 StVO Rn. 247) grundsätzlich einer Anfechtungsklage zugänglich ist, im vorliegenden Fall aufgrund der Erklärung des Klägerbevollmächtigten in der mündlichen Verhandlung verbunden mit einem Vollzugsfolgenbeseitigungsanspruch gemäß § 113 Abs. 1 Satz 2 VwGO.

28

Das Gericht bezweifelt mit der Beklagten vorliegend jedoch, inwieweit dem Kläger, der angibt, nunmehr von der Nutzung einer zweiten Fahrbahn durch die Anordnung eines Radfahrstreifens in seinen konkreten Individualinteressen als Verkehrsteilnehmer (Autofahrer) verletzt zu sein, eine Klagebefugnis im Sinne des § 42 Abs. 2 VwGO zuzugestehen ist. Dem Gericht ist auch aufgrund von Medienauftritten des Klägers bekannt, dass er einem Automobilclub vorsteht, so dass es naheliegt, dass er mangels dessen eigener Klagemöglichkeit stellvertretend für diesen insofern Popularinteressen wahrnimmt und vertritt. Hingegen kann jeder Verkehrsteilnehmer als eine Verletzung seiner Rechte geltend machen, die rechtssatzmäßigen Voraussetzungen für eine auch ihn treffende Verkehrsbeschränkung nach § 45 Abs. 1 StVO seien nicht gegeben. Was die behördliche Ermessensausübung betrifft, kann er allerdings nur verlangen, dass seine eigenen Interessen ohne Rechtsfehler abgewogen werden mit den Interessen der Allgemeinheit und anderer Betroffener, die für die Einführung der Verkehrsbeschränkung sprechen. Soweit der Kläger insoweit konkretisierend in der mündlichen Verhandlung angab, er nutze selbst regelmäßig die drei streitbefangenen Straßenabschnitte als Autofahrer, mag dies eine Behauptung sein, lässt sich vom Gericht jedoch nicht näher verifizieren. Selbst wenn dem so ist, liegt eine nicht nur mittelbar wirkende Beeinträchtigung seiner Rechte (auf motorisierte Fortbewegung) durch die nun ausgeschlossene Nutzbarkeit eines zweiten Fahrstreifens durch Kraftfahrzeuge allenfalls im Bedeutungszusammenhang mit der Anordnung und Markierung des Zeichens 295 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO (=Fahrbahnbegrenzung) vor, schwerlich jedoch, soweit sich die Klage auch gegen Zeichen 237 der genannten Anlage 2 (= Radweg) wendet, da dies in erster Linie ein Ge- und Verbot für Radfahrer selbst enthält (vgl. dort Spalte 3 [=Erläuterungen] Nr. 1) und lediglich begleitend und insofern vervollständigend anordnet, dass anderer Verkehr den Radweg nicht benutzen darf (Nr. 2). Demzufolge könnte eine individuelle Klagebefugnis des Klägers allenfalls dahingehend erkannt werden, als seine allgemeine Handlungsfreiheit durch die angebrachte durchgezogene weiße Linie des Zeichens 295 verletzt wird, nachdem ihm ausweislich der dortigen Erläuterungen in Spalte 3, dort Ziff. 1a, untersagt wird, als Fahrzeugführer die durchgehende Linie auch nicht teilweise zu überfahren (vgl. OVG Münster, B. v. 29.9.2021 - 8 B 188/21 BeckRS 2021, 28442, Rn. 8 für Halter eines Kfz). Hingegen dürfte eine individuelle Klagebefugnis des Klägers auszuschließen sein, wenn es ihm an sich und wie in der mündlichen Verhandlung ausgeführt, darum geht, für die Nutzung der Straßen zusätzlichen Zeitaufwand und Staus verhindern zu wollen.

29
Selbst wenn dem Kläger mithin eine Klagebefugnis durch Eingriff in Art. 2 Abs. 1 GG aufgrund des Verbotsgehalts des Zeichens 295 zuzubilligen wäre, bleibt die Klage in der Sache ohne Erfolg. Die durch entsprechende Markierungen erfolgte jeweilige Umsetzung der drei genannten verkehrsrechtlichen Anordnungen ist rechtmäßig und verletzt den Kläger demzufolge nicht in seinen Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO), was gleichzeitig die Unbegründetheit des geltend gemachten Folgenbeseitigungsanspruchs (II. des Klageantrags) zur Folge hat.

30
Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Zu den Rechtsgütern des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO gehören unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit des Verkehrs sowohl Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer sowie der Schutz des öffentlichen und privaten Eigentums. Zum Schutzgut der Ordnung des Verkehrs gehört u.a. dessen Leichtigkeit und Flüssigkeit. Allerdings modifiziert und konkretisiert (vgl. hierzu BayVGH, U.v. 28.9.2011 - 11 B 11.910 - juris) § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO diese Ermächtigungsgrundlage dahingehend, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Ob diese Voraussetzungen vorliegen, ist gerichtlich voll überprüfbar. Soweit die tatbestandlichen Voraussetzungen von § 45 Abs. 1 und Abs. 9 StVO erfüllt sind, stehen die Maßnahmen im Regelungsbereich dieser Vorschrift grundsätzlich im Ermessen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde (vgl. BVerwG, U.v. 5.4.2001 - 3 C 23/00 - juris). An die Ermessensausübung sind jedoch angesichts der sehr strengen tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 1 und 2 StVO keine allzu hohen Anforderungen zu stellen (vgl. BayVGH, U.v. 28.9.2011 - 11 B 11.910 - juris). „Zwingend geboten“ ist ein Verkehrszeichen dann, wenn das Verkehrszeichen die zur Gefahrenabwehr unbedingt erforderliche und allein in Betracht kommende Maßnahme ist. Das ist nicht der Fall, wenn schon die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Straßenverkehrsordnung mit hinreichender Wahrscheinlichkeit einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf gewährleisten (vgl. BayVGH, U.v. 28.9.2011, a.a.O.).

31
Voraussetzung für die Anordnung von Verkehrszeichen nach § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO ist demnach eine objektive Gefahrenlage, die nicht erst dann anzunehmen ist, wenn ohne Handeln der Straßenverkehrsbehörde mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zusätzliche Schadensfälle zu erwarten wären, sondern bereits dann, wenn sich eine konkrete Gefahr aus den besonderen örtlichen Gegebenheiten ergibt (BVerwG, U.v. 23.9.2010 - 3 C 37.09 - juris). Die Beantwortung der Frage, ob eine solche Gefahrenlage besteht, bedarf einer Prognose (vgl. BayVGH, B.v. 7.2.2011 - 11 ZB 10.947 - juris). Hierbei obliegt der Straßenverkehrsbehörde vor Erlass einer verkehrsrechtlichen Anordnung sowohl die Pflicht zur Prüfung der objektiven Gefahrenlage für die öffentliche Sicherheit und Ordnung als auch eine besondere Darlegungslast, welche beinhaltet, die für das Vorliegen eines besonderen Gefährdungspotenzials sprechenden Gründe darzulegen und gegebenenfalls anhand von Tatsachenmaterial zu dokumentieren (VG München, U. v. 8.7.2014 - M 23 K 13.3214 u. U. v. 12.8.2020 - M 23 K 19.6198; VG Würzburg, U.v. 25.2.2015 - W 6 K 14.55; VG Aachen, U. v. 3.4.2018 - 2 K 1272/14 - jeweils juris; BayVGH, B. v. 28.12.2020 - 11 ZB 20.2176 - juris Rn. 21; OVG BerlinBrandenburg, B. v. 6.1.2021 - 1 S 115/20 - juris Rn. 28 ff.).

32
Aufgrund der auch Zeichen 247 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO erfassenden (Neu-)Regelung des Abs. 4 Nr. 3 kommt es auf die durch § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO vorgegebenen weiteren und insofern erhöhten Anforderungen an dessen Tatbestandsvoraussetzungen (vgl. etwa BVerwG, U.v. 5.4.2001 - 3 C 23/00 -, NJW 2001, 3139 und v. 23.9.2010 - 3 C 37/09 - juris) nicht (mehr) an. Liegen diese jedoch vor, belegen diese aber erst recht eine Gefahrenlage, die ein Eingreifen nach § 45 Abs. 9 S. 1 StVO rechtfertigt. Es ist anerkannt, dass eine auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführenden Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter (hier insbesondere Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern) erheblich übersteigt und die Trennung von motor- und muskelbetriebenen Fahrzeugen rechtfertigt, insbesondere wegen der Streckenführung, dem Ausbauzustand, witterungsbedingten Einflüssen, der Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen bestehen kann (vgl. exempl. BayVGH, B. v. 4.12.2014 -11 ZB 14.189 - juris).

33
Zwischen den Parteien ist es unstreitig und hat das Gericht keine Veranlassung in Zweifel zu ziehen, dass die verkehrsrechtlichen Anordnungen ihre zutreffende Rechtsgrundlage in § 45 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 9 Satz 1 StVO finden.

34
Auch die tatbestandlichen Voraussetzungen der Norm waren vorliegend gegeben. Die Beklagte durfte davon ausgehen, dass bereits aufgrund der ermittelten Verkehrsmengen in den drei streitbefangenen Abschnitten für Radfahrer eine konkrete Gefahr gegeben war, der sie jeweils ermessensgerecht entgegengewirkt hat. Die erkennende Kammer lässt es dahinstehen, inwieweit über die ermittelten Verkehrszahlen hinaus noch weitere Kriterien (wie etwa die Unfallzahlen im Sinne oben zitierter Rechtsprechung) die Entscheidung stützend rechtfertigen konnten. Bereits die ermittelten Verkehrsmengen rechtfertigten die getroffenen Maßnahmen als zwingend geboten im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO. Das Gericht stützt sich mit der Rechtsprechung auch anderer Verwaltungsgerichte für die Bewertung einer allein aufgrund festgestellter erheblicher Verkehrsmengen resultierenden konkreten Gefahr regelmäßig auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen aus dem Jahr 2010 (ERA), selbst wenn diesen freilich kein Behörden oder Gerichte bindender Regelungscharakter zukommt (vgl. OVG BerlinBrandenburg, U. v. 14.2.2018 - 1 B 25.15 - juris Rn. 22; B. v. 6.1.2021 - 1 S 115/20 - juris Rn. 28 m.w.N.; Sächs. OVG, U. v. 6.9.2018 - 3 A 278/16 - juris Rn. 35; VG München, U. v. 17.4.2019 - M 23 K 18.1307 - unveröffentlicht). Aus dieser Ausarbeitung sind vorliegend insbesondere Ziff. 2.3 einschließlich Tabelle 8 (Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen) sowie die Bilder 7 und 8 zu Ziff. 2.3.3 einschließlich der in der Folge beschriebenen jeweiligen Führungsformen maßgeblich. Danach ist der Übergangsbereich zwischen den Belastungsbereichen II und III erreicht, wenn (= Bild 8) bei vierstreifigen Straßen bei Tempo 30 prognostisch etwa 1.900 bis 2.000, bei Tempo 50 etwa 1.600 Fahrzeuge, bei zweistreifigen Straßen (= Bild 7) bei Tempo 50 etwa 900 bis 1.100 Fahrzeuge zugrundgelegt werden können, wobei es nur auf die werktägliche Spitzenstunde ankommt (vgl. Ziff. 2.2.3 S. 3).

35

Weiter sind, wie von den Parteien thematisiert, die ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften zur StVO zu beachten, wonach - hier - (Rn. 5 zu §§ 39 bis 41, I.2.) die Beklagte verpflichtet ist, die Flüssigkeit des (auch motorisierten) Verkehrs mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten, wobei der Verkehrssicherheit Vorrang vor der Flüssigkeit des Verkehrs zugemessen wird.

36
Dies zugrunde legend vermag das Gericht zunächst dem Vorhalt der Klagepartei nicht zu folgen, die von Beklagtenseite ermittelten Verkehrsmengen seien (durchwegs) veraltet. Die Beklagte hat den verkehrsrechtlichen Anordnungen zweifelsohne die zuletzt vorhandene Verkehrsmengenkarte für das Stadtgebiet vom Februar 2020 (ermittelt bis November 2019) zugrunde gelegt. Für die E. straße hat sie vorhandene Daten aus dem Jahr 2018 und für die R. Straße vorhandene Daten aus dem Jahr 2017 ergänzend herangezogen. Lediglich für die T. straße sind ergänzend Verkehrsmengen aus einer Zählung längere Zeit zurück, nämlich für das Jahr 2013, mitberücksichtigt worden. Die Beklagte ist aber ihrer Verpflichtung, eine konkrete Gefahr sowohl für den Zeitpunkt der jeweiligen Anordnung als auch - als Dauerverwaltungsakt - fortlaufend zu belegen, dadurch nachgekommen, als sie sowohl im Verwaltungswie im Verwaltungsprozessverfahren ergänzende Daten, sowohl aus Detektorenmessungen wie auch durch Verkehrszählungen, zu allen drei Straßenabschnitten ermittelt und erläutert hat. Das Gericht hat keinen Anlass an der Richtigkeit der ermittelten Verkehrszahlen zu zweifeln und auch die Klagepartei vermochte den objektiv ermittelten Daten nicht im Einzelnen entgegenzutreten bzw. diese fundiert in Frage zu stellen. Allein ein bloßer Vorhalt ohne substantiiertes Bestreiten genügt hierfür nicht. Es liegt auf der Hand, dass insbesondere die Verkehrsmengen aus dem Frühjahr und dem Herbst 2020 sowie die aus dem ersten Halbjahr 2021 nur bedingt aussagekräftig sind, als sie durch die jeweils coronabedingten „Lockdowns“ und dem allgemein bekannten damit einhergehenden geringeren Verkehr noch mit einem gewissen prozentualen Aufschlag zu versehen wären. Keinesfalls kann aus diesen neuesten Verkehrszahlen jedoch darauf geschlossen werden, die Verkehrsmengen würden dauerhaft geringer bleiben als noch vor der Corona-Pandemie. Hierfür gibt es keine Anhaltspunkte; dies wurde selbst von Klageseite nicht angenommen. Im Übrigen nimmt das Gericht zur Kenntnis, dass selbst die allerjüngst festgestellten Verkehrsmengen unter bereits erfolgter Anordnung der verschiedenen Radfahrstreifen, in der E.straße ihrerseits identische Belastungsbereiche der ERA bedingten. Insgesamt sieht das Gericht die den Anordnungen zugrunde gelegten Verkehrsmengen auch unter chronologischen Gesichtspunkten als geeignet und aussagekräftig an. Dies gilt jedenfalls und selbstredend für die R. und die E. straße. Selbst in der T. straße, wo die letzte Zählung vor Anordnung des Radfahrstreifens acht Jahre zurücklag, bestätigen auch die aktuell ermittelten Verkehrsmengen in etwa die chronologische Kontinuität der Verkehrmengen über einen längeren Zeitraum hinweg, so dass die ergänzende Berücksichtigung von acht Jahre zurückliegenden Verkehrszahlen selbst hier nicht zu beanstanden ist. Schließlich erscheint dem Gericht die Angabe der Beklagten, aus fachlicher Sicht würden etwa 10% der täglich festgestellten Verkehrszahlen aus der Verkehrsmengenkarte für die werktägliche Spitzenstunde angesetzt, sachgerecht und nachvollziehbar.

37
Für die streitbefangenen Streckenabschnitte der R.straße und der E. straße folgt das Gericht den zutreffenden Feststellungen und den zutreffenden Begründungen der jeweiligen verkehrsrechtlichen Anordnung, ergänzt durch die in der Klageerwiderung vom 24. August 2021 enthaltenen Aspekte sowie denen in der mündlichen Verhandlung, die wegen des maßgeblichen Zeitpunkts bei gerichtlicher Entscheidung einer Anfechtung eines Verkehrszeichens als Dauerverwaltungsakt berücksichtigbar sind. Das Gericht sieht daher von einer weiteren Darstellung der Entscheidungsgründe ab (§ 117 Abs. 5 VwGO) und ergänzt lediglich wie folgt:

38
„Die ermittelten Verkehrsmengen entsprechen sowohl in der R. wie auch in der E. straße dem Bild 8 zu 2.3.3 der ERA (= Belastungsbereich III), wenngleich es sich - wie von Beklagtenseite unter Hinweis auf Ziffer 2.3.3, 3. Absatz der ERA zutreffend ausgeführt - nicht um trennungsscharfe Abgrenzungen handelt, dies jeweils unter Berücksichtigung der maßgeblichen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 (R. Straße) bzw. Tempo 50 (E. straße). Soweit aufgrund der Verkehrsmengen zutreffend noch Übergangsbereiche zwischen Belastungsbereichen erkannt wurden, wurden von der Beklagten - wie im Übrigen unter Aspekten des Auswahlermessens ohnehin erforderlich und den Ziff. 2.3.4. und 2.3.5. der ERA geschuldet - Alternativen gemäß Tabelle 8 zu 2.3.2 der ERA überprüft, jedoch im Ergebnis nicht für sachdienlich angesehen. Das Gericht hat keine Veranlassung, diese Alternativenbewertung fachlich in Frage zu stellen,

insbesondere was die Kombination eines Fuß- und Radweges bzw. die Auflösung von Parkflächen in zentralen Straßenzügen M. betrifft. Ein einer gerichtlichen Kontrolle zugänglicher Ermessensfehler im Sinne des § 114 Satz 1 VwGO ist jedenfalls nicht festzustellen.“

39
Was die T. straße betrifft, hat die Beklagte zutreffend erkannt, dass hier lediglich der Übergangsbereich zwischen den Belastungsbereichen II und III erreicht wird, so dass in diesem Fall mehrere Führungsformen in Betracht zu ziehen waren, wie in der Klageerwiderung der Beklagten eingehend ausgeführt. Im Gegensatz zur R. und zur E. straße mag es, den zitierten fachlichen Empfehlungen folgend, nicht gleichsam alternativlos gewesen sein, eine Trennung von motorisiertem und muskelbetriebenem Verkehr entsprechend vorzitiertem Bild 7 vorzunehmen. Die Beklagte war jedoch befugt, dieser Führungsform unter Berücksichtigung von Ziff. 2.3.4. und 2.3.5. der ERA den Vorzug zu geben, ohne hierdurch Recht zu verletzen. Insbesondere hat sie begleitend und der ermessenslenkenden Verpflichtung aus den Verwaltungsvorschriften zur StVO folgend ihrerseits Maßnahmen getroffen, den motorisierten Verkehr unter neuen Gegebenheiten bestmöglich zu erhalten. Im Übrigen ist den auch nach Anordnung des Radfahrstreifens erhobenen Zahlen zu entnehmen, dass die motorisierte Verkehrsstärke nahezu unverändert blieb. Eine eingehendere Kontrolle der Ermessenserwägungen ist dem Gericht verwehrt. Eine der gerichtlichen Kontrolle zugängliche Ermessensdisproportionalität ist jedoch nicht ersichtlich.

40
Gleiches gilt abschließend und im Übrigen auch insoweit, als - dies möglicherweise ihrer grundsätzlichen kommunalen verkehrspolitischen Zielsetzung geschuldet - die Beklagte ausdrücklich ausgeführt hat, durch die vorgenommenen Ausweisungen von Radfahrstreifen bedingte Einschränkungen von Autofahrern und auch Staubildungen in Kauf zu nehmen. Mit der vorgenommenen Abwägung zwischen den Grundrechten motorisierter Autofahrer aus Art. 2 Abs. 1 GG und/ mit Gesundheitsschutz der die Straßenabschnitte nutzenden Radfahrer aus Art. 2 Abs. 2 GG, hinsichtlich derer nach den Ausführungen der Beklagtenvertreter in der mündlichen Verhandlung sowohl in der E. straße als auch in der T. straße erhebliche Zuwächse der Nutzung gegenüber zuvor erhobenen Daten zu verzeichnen waren, genügt die Beklagte den Anforderungen pflichtgemäßen Ermessensausübung. Eine weitergehende Überprüfung kommunaler verkehrspolitischer Zielsetzungen obliegt dem Gericht nicht.

41
Dennoch weist das Gericht daraufhin, dass, wenn die Radfahrstreifen dauerhaft als Anordnungen nach der Straßenverkehrsordnung fortbestehen sollen, die Beklagte gehalten ist, eine über erhebliche Verkehrsmengen belegte konkrete Gefahr fortlaufend aktualisiert zu überprüfen.

42
Die Klage war daher unter der Kostenfolge des § 154 Abs. 1 VwGO und mit dem Ausspruch der vorläufigen Vollstreckbarkeit der Kostenentscheidung aus § 167 VwGO i.V.m. §§ 708 ff. ZPO abzuweisen.