



Verwaltungsgericht Hamburg

Urteil

Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsrechtssache

hat das Verwaltungsgericht Hamburg, Kammer 5, aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 2. Februar 2023 durch

für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Verfahrens trägt der Kläger.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Rechtsmittelbelehrung:

Innerhalb eines Monats nach Zustellung des vollständigen Urteils kann gegen dieses Urteil die Zulassung der Berufung beantragt werden.

Der Antrag ist bei dem Verwaltungsgericht Hamburg, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, 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 Hamburgischen Obergericht, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, einzureichen.

Die Berufung ist nur zuzulassen,

- wenn ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils bestehen,
- wenn die Rechtssache besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten aufweist,
- wenn die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat,

- wenn 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
- wenn ein der Beurteilung des Berufungsgerichts unterliegender Verfahrensmangel geltend gemacht wird und vorliegt, auf dem die Entscheidung beruhen kann.

Vor dem Hamburgischen Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Hamburgischen Oberverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer der in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Hochschulen mit Befähigung zum Richteramt zugelassen. Ferner sind die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen als Bevollmächtigte zugelassen. Ergänzend wird wegen der weiteren Einzelheiten auf § 67 Abs. 2 Satz 3, Abs. 4 und Abs. 5 VwGO verwiesen.

Auf die Möglichkeit der Sprungrevision nach § 134 VwGO wird hingewiesen.

Tatbestand

Der Kläger wendet sich in erster Linie gegen die Radwegbenutzungspflicht auf einem Abschnitt der Stresemannstraße im Bereich der Sternbrücke in Hamburg. Hilfsweise begehrt er eine Veränderung des baulichen Zustands.

Die Stresemannstraße ist eine Hauptverkehrsstraße. Sie verbindet die Bahrenfelder Chaussee im Westen und die Straße Neuer Pferdemarkt im Osten und stellt eine wesentliche Verkehrsachse in West-Ost-Richtung (und umgekehrt) im Hamburger Stadtgebiet dar. Sie ist Teil der Bundesstraßen B 431 und B 4. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt grundsätzlich 50 km/h. Im Streckenbereich zwischen der Einmündung Lerchenstraße und dem Haus Stresemannstraße Nr. 161, also auch im streitgegenständlichen Straßenabschnitt, ist sie auf 30 km/h begrenzt. Mit Ausnahme von separaten Abbiegefahrstreifen an den jeweiligen Knotenpunkten und im streitgegenständlichen Bereich Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee unterhalb der Sternbrücke verfügt die Strecke über zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung. Im Bereich unterhalb der Sternbrücke ist die Verkehrsführung aufgrund eines Brückenstützpfilers insoweit geändert, als dass die rechte Fahrbahn in Fahrtrichtung stadteinwärts nach rechts verschwenkt. Stadtauswärts ist der Fahrbahnbereich als Engstelle ausgewiesen und verengt sich auf einen breiteren Fahrstreifen.

Die Fahrstreifen der Stresemannstraße haben im Mittel eine Breite von 2,75 m bis 3 m. In dem Tempo-30-Streckenabschnitt besteht im Übrigen für den jeweils rechten Fahrstreifen ein Verbot für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 2,8 t. Der Linienverkehr mit Bussen des Hamburger Verkehrsverbundes sowie Rechtsabbiegende sind von

diesem Verbot ausgenommen. Die Stresemannstraße wird im Zehn-Minuten- bzw. zu Stoßzeiten im Fünf-Minuten-Takt von der Metrobuslinie 3 sowie einer Nachtbuslinie befahren. Der Straßenzug ist geprägt durch eine geschlossene Wohnbebauung mit Mehrfamilienhäusern mit mehreren Stockwerken und mehrere Kleinbetriebe sowie Einzelhandelsgewerbe.

In der Sachakte befindet sich eine Beurteilung des Bereichs der (damaligen) Behörde für Inneres, Amt für Innere Verwaltung und Planung, Grundsatzangelegenheiten des Straßenverkehrs, der Beklagten im Zuge der „Umgestaltung Stresemannstraße“ vom 3. Juli 2002 in der es auszugsweise heißt:

„Der Radverkehr auf der Stresemannstraße wird seit Jahrzehnten im Seitenraum der Straße geführt, teilweise auf baulich angelegten Radwegen, teilweise auf gemeinsamen Geh- und Radwegen. Es galt immer Benutzungspflicht. [...] Bei der Stresemannstraße wird wegen der bestehenden und künftig voraussichtlich noch ansteigenden hohen Verkehrsbelastung und der für Hauptverkehrsstraßen unüblichen schmalen Fahrstreifenbreiten von 3 m sowie der Fahrbahnverengungen und damit besonders schwierigen Verkehrsführung im Bereich der Sternbrücke auch vor dem Hintergrund des § 45 Abs. 9 StVO eine besondere Gefahrenlage gesehen, die im Interesse der Verkehrssicherheit eine Radwegbenutzungspflicht für Radfahrer rechtfertigt. Eine Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn im Mischverkehr kam in der Vergangenheit und kommt auch in der Zukunft auch für Teilbereiche aus Sicherheitsgründen nicht in Betracht.“

In den Jahren 2015 bis 2017 wurden nach der dem erkennenden Gericht vorliegenden Verkehrsunfallauswertung der Beklagten im Bereich zwischen der Alsenstraße und der Lerchenstraße (Stresemannstraße Nr. 23 bis 163, jeweils ohne Endknoten) 487 Verkehrsunfälle registriert, darunter 32 mit Beteiligung von Radfahrern. Sieben der Radfahrernfälle ereigneten sich auf der Fahrbahn Stresemannstraße, dabei in fünf Fällen mit Radfahrern im Querverkehr von Nebenstraßen über die Stresemannstraße. Im sechsten Fall befuhr ein Radfahrer den rechten Fahrstreifen der Stresemannstraße, als bei einem im Parkstreifen geparkten Fahrzeug die Fahrertür geöffnet wurde. Der siebte Radfahrer war unachtsam vom Rad-/Gehweg auf die Fahrbahn gefahren und mit einem dort fahrenden Pkw kollidiert. Ein weiterer Verkehrsunfall ereignete sich auf der Nebenfahrbahn der Stresemannstraße in Höhe Haus Nr. 52, wobei hier ebenfalls im Moment des Vorbeifahrens eine Fahrertür geöffnet wurde. Zu einem Verkehrsunfall kam es im Knoten Max-Brauer-Allee zwischen einem Radfahrer und einem Pkw, die beide von der Max-Brauer-Allee in Richtung Stresemannstraße fuhren. Insgesamt ereigneten sich 384 Verkehrsunfälle auf der Fahrbahn der Stresemannstraße, 334 hiervon im Längsverkehr, wobei die Hauptursache im Fahrstreifenwechsel lag. Auf den Radwegen, Gehwegen und kombinierten Rad-/Gehwegen wurden

insgesamt 19 Verkehrsunfälle mit Radfahrbeteiligung registriert, darunter zwei auf untermaßigen Rad-/Gehwegen (einer unter Beteiligung zweier Radfahrer, einer mit einem Fußgänger). An anderen Stellen waren sechsmal Fußgänger beteiligt und in sechs Fällen jeweils zwei Radfahrer. Ein Radfahrer fuhr neben dem Gehweg über einen Schlauch und stürzte, ein weiterer stürzte ohne Fremdeinwirkung. In einem Fall war ein aus einer Einfahrt kommender Pkw beteiligt und ein Radfahrer stürzte beim Passieren eines auf dem Gehweg geparkten Pkw. Die Fußgänger waren meistens unaufmerksam vor die Radfahrer getreten oder gelaufen. Waren zwei Radfahrer beteiligt, so fuhr meist einer entgegengesetzt zur zulässigen Fahrtrichtung. Vier Verkehrsunfälle mit Radfahrern, die die Stresemannstraße entlangfuhren, wurden im Knotenbereich registriert, zwei unter Beteiligung weiterer Radfahrer (querend/abbiegend), einer unter Beteiligung eines betrunkenen Fußgängers und einer durch Ausweichen um einen wartenden Pkw.

Allein für den Knoten Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee ergab die Auswertung der Verkehrsunfalldaten der Beklagten für den Zeitraum Januar 2015 bis Mai 2017 49 Unfälle, darunter fünf mit Radfahrbeteiligung. 45 der 49 Unfälle ereigneten sich im Längsverkehr, wobei die Hauptursache in 42 Fällen in einem fehlerhaften Fahrstreifenwechsel oder der Missachtung des Reißverschlussystems lag.

In den Jahren 2019 bis 2021 kam es im Kreuzungsbereich Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee nach der entsprechenden Kurzauswertung der Beklagten zu 127 Unfällen, von denen sich 107 im Längsverkehr ereigneten. In 79 Fällen lag die Hauptursache in einem Fehler beim Fahrstreifenwechsel. An neun Verkehrsunfällen in diesem Zeitraum waren Radfahrer beteiligt. Ein Verkehrsunfall ereignete sich dabei zwischen einem Radfahrer und einem Fußgänger, ansonsten lag die Ursache hauptsächlich (in vier Fällen) in Fehlern beim Abbiegen nach rechts durch Kfz.

Im Jahr 2016 wurde an zwei Dauerzählstellen eine durchschnittliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTVw) von 41.000 Kfz/24 h mit einem Schwerlastanteil von 4 % (Messstelle: Stresemannstraße zwischen Plöner Straße und Tasköprüstraße) bzw. von 30.000 Kfz/24h mit einem Schwerlastanteil von 8 % (Messstelle: Stresemannstraße nordwestlich Neuer Pferdemarkt) erfasst.

Nach der aktuellsten dem Gericht von der Beklagten mitgeteilten Zählung vom 22. Oktober 2022 für die Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee liegt die Verkehrsstärke dort bei circa 29.000 Kfz/24 h mit einem Schwerlastanteil von 7,5 %.

Die beiden Verkehrszeichen 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) westlich der Sternbrücke wurden am 14. September 2016 im Austausch gegen ein Verkehrszeichen 241 mit Zusatzzeichen 1012-31 (Getrennter Rad- und Gehweg, Ende) und ein Verkehrszeichen 237 mit Zusatzzeichen 1012-31 (Radweg, Ende) aufgestellt.

Nachdem sich der Kläger als Mitglied des A. e.V. bereits seit 2015 mit Blick (insbesondere) auf die Radwegbenutzungspflichten in der Stresemannstraße an die Beklagte gewandt hatte, nahm die (damalige) Behörde für Inneres, Polizei, Verkehrsdirektion, der Beklagten unter dem 7. März 2017 ihm gegenüber unter anderem wie folgt Stellung:

„Die Stresemannstraße ist eine vierstreifige Hauptverkehrsstraße mit überörtlicher Bedeutung. Aufgrund der Verkehrsstärke (ca. 41.000 Kfz/24 h) mit einer Schwerlastverkehrsbelastung von ca. 10 %, der Verkehrsbedeutung der Straße und den eingeschränkten Fahrbahnbreiten, ist eine Entzerrung des Verkehrs erforderlich, da für den Radverkehr ein gesteigertes Risiko im Mischverkehr besteht. [...] Wie Sie richtig ausführen, sind die vorhandenen Radverkehrsanlagen unzureichend und entsprechen teilweise nicht der Verwaltungsvorschrift zur StVO und der ERA 2010. Hierdurch wird die Leichtigkeit des Radverkehrs und die Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs abschnittsweise beeinträchtigt. [...] Die benutzungspflichtige Führung des Radverkehrs in den Nebenflächen ist nach sorgfältiger Prüfung und der zu erfolgenden Güterabwägung/Risikoabwägung auch in teilweise untermaßigen Streckenabschnitten straßenverkehrsbehördlich vertretbar. [...] Radverkehrsführungen in Bereichen von Haltestellen des ÖPNV sind in Hamburg ortsüblich. Konflikte lassen sich jedoch bei regelgerechtem Verhalten aller Verkehrsarten und gegenseitiger Rücksichtnahme weitestgehend vermeiden.“

Mit am 2. Mai 2017 eingegangenem Schreiben vom 28. April 2017 legte der Kläger Widerspruch gegen die zwei Verkehrszeichen 240 in der Stresemannstraße, Ecke Max-Brauer-Allee, westlich der Sternbrücke ein und beantragte zugleich die Anordnung verkehrsregelnder Maßnahmen gemäß § 45 StVO im Hinblick auf die Bereiche zweier weiterer Radwegbenutzungspflicht anordnender Verkehrszeichen 240 östlich der Sternbrücke. Die beiden Verkehrszeichen 240 westlich der Sternbrücke habe er erstmals am 10. (stadtauswärts) bzw. 11. (stadteinwärts) Oktober 2016 entdeckt. Hinsichtlich der Verkehrszeichen 240 östlich der Sternbrücke kämen neben einer Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht auch andere verkehrsrechtliche Anordnungen oder bauliche Maßnahmen in Betracht, z.B. die Verbreiterung des Geh- und Radweges, das Anlegen eines separaten Radweges oder das Abrücken der Bushaltestellen und Parkplätze vom Radweg.

Zur Begründung seines Widerspruchs bzw. Antrags verwies der Kläger insbesondere auf die geringe Durchgangsbreite des kombinierten Geh- und Radweges, die durchgehend an

vielen Stellen deutlich weniger als 2 m betrage. Gegen eine Radwegbenutzungspflicht spreche neben den zu schmalen Nebenflächen, dass die Geh- und Radwege an einer dichten Folge von Hauseingängen lägen. Das erheblich höhere Risiko einer Rechtsgüterbeeinträchtigung als allgemein üblich an vergleichbaren Straßen mit Tempo 30 sei für den Radverkehr auf der Fahrbahn nicht qualifiziert nachzuweisen und es bestünden erhebliche Gefahrenlagen an mehreren stark frequentierten Haltestellen mit Metrobuslinien. Zudem sei bei verkehrsbeschränkenden Maßnahmen stets das mildeste Mittel zu wählen, z.B. eine Geschwindigkeitsbegrenzung statt eines Fahrbahnbenutzungsverbots. Dabei verwies der Kläger auf eine ihm im Jahr 2014 übersandte Stellungnahme der (damaligen) Behörde für Inneres der Beklagten zur „Freigabe von Gehwegen zur Mitbenutzung durch Radfahrer“, in der unter anderem ausgeführt wurde, dass eine Freigabe von Gehwegen insbesondere nicht in Betracht komme im Bereich von Bushaltestellen ohne gesonderte Warteflächen, bei einer Gehwegbreite unter 2 m sowie bei Gehwegen mit einer dichten Folge unmittelbar angrenzender Hauseingänge. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung sehe zudem, so der Kläger, für die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht durch das Verkehrszeichen 240 vor, dass die lichte Breite des gemeinsamen Geh- und Radweges innerorts in der Regel durchgehend mindestens 2,50 m betrage. Nur ausnahmsweise und nach sorgfältiger Überprüfung könne von diesem Mindestmaß an kurzen Abschnitten (z.B. kurzen Engstellen) unter Wahrung der Verkehrssicherheit abgewichen werden, wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig sei.

Am 2. August 2017 hielten die Beteiligten einen Ortstermin ab.

Im Herbst 2017 erprobte die Beklagte in der Stresemannstraße zwischen Eifflerstraße und Max-Brauer-Allee eine geänderte Verkehrsführung zur Erforschung des Unfallgeschehens. Diese sah eine Separation der beiden stadtauswärts führenden Fahrspuren (Geradeaus/Geradeaus-Rechts) in eine Geradeaus- und eine Rechtsabbiegespur vor. Das Ergebnis der Erprobungsmaßnahme wurde von der Polizei Hamburg, Zentrale Straßenverkehrsbehörde, in einem Bericht an die Unfallkommission Hamburg positiv bewertet. Die Maßnahme habe zu einer deutlichen Unfallreduzierung unter der Sternbrücke geführt. Die festgestellte gelegentliche Auslastung der Stresemannstraße bis zum Neuen Pferdemarkt werde nicht als kritisch angesehen. Nachfolgend führte die Zentrale Straßenverkehrsbehörde in einer internen E-Mail vom 31. Januar 2018 aus, dass ihre aktuelle Prüfung ergeben

habe, dass die rechtlichen Voraussetzungen zur Aufrechterhaltung der Radwegbenutzungspflicht im Tempo-30-Streckenbereich nicht erfüllt seien. Unabhängig davon sei eine aufwachsende Unfalllage mit Radfahrer-Beteiligung in den Nebenflächen zu verzeichnen.

Die (damalige) Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Beklagten erklärte in einer in der Sachakte befindlichen E-Mail vom 12. März 2018:

„die [...] Fahrzeitverzögerungen der Metrobuslinie 3 in westlicher Richtung mit 7 bis 13 Minuten sind unsererseits nicht akzeptabel und schon gar nicht unter dem Gesichtspunkt der teilweise erfolgten M3-Busoptimierung im Streckenabschnitt der Stresemannstraße. Auch für den MIV (Wirtschaftsverkehr) sind derartige werktägliche Stauerscheinungen nicht tragbar. [...] Die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht in der Stresemannstraße bei nur noch einem Fahrstreifen im Bereich der Sternbrücke in westlicher Richtung würde das Stauproblem noch erheblich verschärfen.“

Unter dem 23. März 2018 nahm die Behörde für Inneres und Sport, oberste Landesbehörde, der Beklagten zu einem nicht in der Sachakte befindlichen Schreiben der Zentralen Straßenverkehrsbehörde vom 29. Januar 2018 intern ausführlich Stellung und wies die Beibehaltung der Radwegbenutzungspflicht an.

Der Kläger hat unter dem 22. Mai 2018 Klage erhoben. Zur Begründung wiederholt er sein Vorbringen aus dem Verwaltungsverfahren. Ergänzend und vertiefend trägt er vor:

Die Zulässigkeit seiner Anfechtungs- bzw. Verpflichtungsklage als Untätigkeitsklage ergebe sich daraus, dass keine Bescheidung durch die Beklagte innerhalb der Frist des § 75 VwGO erfolgt sei. Soweit die Beklagte diesbezüglich auf langandauernde Abstimmungsprozesse verweise, trage dies nicht.

Die Klage sei auch begründet, da aufgrund der bestehenden Radwegbenutzungspflicht eine erhebliche Gefährdung von Fuß- und Radverkehr bestehe. Radverkehr im unmittelbaren Umfeld der Sternbrücke werde weitgehend unmöglich gemacht und sei nur mit extrem hoher Selbst- und wesentlicher Fremdgefährdung möglich. Aufgrund der geringen Breite des gemeinsamen Geh- und Radweges sowie der hohen Anzahl von Fußgängern werde ein Durchkommen mit dem Fahrrad, erst Recht von Fahrrädern mit Anhängern, in Teilen unmöglich, so dass hier von einem faktischen Durchfahrverbot für den Radverkehr auszugehen sei. Erzwungenermaßen finde hier regelmäßig ein Ausweichen auf die Fahrbahn statt. Dabei führe die Nutzung der Fahrbahn durch Radfahrer aufgrund der anderweitigen

Beschilderung in diesem Bereich zu erhöhter Aggressivität auf Seiten der Pkw-Fahrer und in der Folge zu einer besonders hohen Gefährdung. Die Beklagte stelle zutreffend fest, dass die Kreuzung Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee ein Unfallschwerpunkt sei. Dabei stütze die vorliegende Unfallauswertung seine Feststellung, dass die Radverkehrsführung im streitgegenständlichen Bereich zu Konflikten und Rad-Fuß-Crashes führe. Bestätigt werde auch seine Beobachtung, dass Radfahrer schon jetzt auf die Fahrbahn ausweichen, so dass durch eine Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht nur der derzeitige Zustand legalisiert werde, nicht aber mit einer erheblichen Verkehrsverlagerung zu rechnen sei. Beim Radfahren auf der Fahrbahn gehe die größte Gefahr vom ruhenden Verkehr in Kombination mit unzureichendem Sicherheitsabstand der Fahrräder zum Fahrbahnrand aus. Die Beklagte habe die Gefahren, die beim Radfahren auf Gehwegen entstünden, nicht einmal ansatzweise berücksichtigt. Vielmehr werde hier der Kfz-Verkehrsfluss in rechtsfehlerhafter Weise über die Fuß-/Rad-/Kfz-Verkehrssicherheit gestellt. So habe die Beklagte weder das Fußgänger- noch das Radverkehrsaufkommen berücksichtigt, auch nicht das Senatsziel, das Radverkehrsaufkommen in den kommenden Jahren nahezu zu verdoppeln. Ein Trennen des Radverkehrs dürfte auch nicht aus Sicherheitsgründen gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) geboten sein. Entgegen der Einschätzung der Beklagten dürfte es sich im Wesentlichen im Bereich der Sternbrücke um eine vierstreifige Straße handeln. Im Übrigen sähen auch die ERA 2010 in Fällen, in denen eine Trennung aufgrund von Flächenrestriktionen nicht möglich sei, vor, dass andere Lösungen gefunden werden müssten. Die Voraussetzungen für eine ausnahmsweise Unterschreitung der Mindestbreite des Geh- und Radweges lägen nicht vor. Weder habe insoweit eine sorgfältige Überprüfung durch die Beklagte stattgefunden, noch seien die Unterschreitungen aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig. Es liege nicht nur ein kurzer Abschnitt (Engstelle) vor. Lastenfahrräder und Fahrräder mit Anhänger würden bei der Betrachtung durch die Beklagte nicht erfasst. Inwiefern eine Freigabe des Radverkehrs Auswirkungen auf den vorhandenen Stau gerade zu Stoßzeiten habe, sei nicht nachvollziehbar. Folgerichtig wäre, einen Bussonderfahrstreifen mit Freigabe für den Radverkehr einzurichten. In der Vergangenheit seien bereits einmal Bussonderfahrstreifen eingerichtet worden. Dass dies nicht erfolgreich gewesen sei, habe daran gelegen, dass diese Sonderfahrstreifen nicht ausreichend lang gewesen seien, so dass es zu Einfädelungsstaus gekommen sei. Zu der von der Beklagten vorgetragenen Fahrzeitverlängerung für den Busverkehr im Rahmen des – zunächst durchweg positiv bewerteten – Verkehrsversuchs gebe es keine belastbaren Zahlen. Da die Beklagte bei ihrer Entscheidung, an der Radwegbenutzungspflicht festzuhalten, nicht die Möglichkeiten zur nachweis-

lich signifikanten Reduzierung der Unfallzahlen berücksichtige, handele sie ermessensfehlerhaft. Weitere wirksame Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, etwa eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h im erweiterten Kreuzungsbereich oder die von ihm, dem Kläger, nachgewiesene mögliche Herstellung eines Radfahrstreifens im Kreuzungsbereich in Richtung stadtauswärts seien nicht geprüft worden. Als milderer Mittel sei auch die Freigabe des Gehweges für den Radverkehr in Schrittgeschwindigkeit (Verkehrszeichen 239 mit Zusatzzeichen 1122-10) zwischen Lerchenstraße und Alsenstraße nicht geprüft worden. Es sei ein Irrglaube, Radfahren auf der Fahrbahn sei per se gefährlich und müsse unterbunden werden. Vielmehr müssten Radfahrer gemäß § 2 StVO grundsätzlich die Fahrbahn befahren und die Beklagte habe nicht qualifiziert nachweisen können, dass eine erheblich höhere Gefahrenlage bestehe als an vergleichbaren Stellen allgemein üblich. Es liege auch kein erheblicher Geschwindigkeitsunterschied vor, da Radfahrer nicht selten 20-30 km/h führen, es dagegen Krafträder gebe, die langsamer seien. Die Beklagte gehe zudem nicht auf die Gefahren im Fahrgast-Wartebereich der Buslinie ein. Ermessensfehlerhaft handle die Beklagte ferner, soweit sie die eigenen verbindlichen Fachanweisungen nicht berücksichtige. Hinsichtlich der komplexen Einfädungssituation habe die Beklagte bereits in einem Verkehrsversuch ein wirksames Mittel aufgezeigt. Für die Behauptung des „Übersehens“ von Radfahrern gebe es keinen objektiven Nachweis, vielmehr schauten Autofahrer nicht ausreichend oder führen zu schnell. Bei ihrer Ermessensausübung unberücksichtigt gelassen habe die Beklagte auch den Umstand, dass es in der Stresemannstraße die Pflicht für Lkw gebe, den linken Fahrstreifen zu nutzen, so dass Konflikte zwischen Lkw- und Radverkehr ausschließlich beim Abbiegen entstehen könnten. Schließlich sei die Radverkehrsführung westlich der Sternbrücke nicht stetig und ununterbrochen, wie Aufnahmen von Google Streetview aus dem Jahr 2008 zeigten. Offenbar seien zwischen 2008 und 2016 ohne notwendige qualifizierte Prüfung der rechtlichen Voraussetzungen zusätzliche Verkehrszeichen aufgestellt worden. Ausweislich der Mobilitätsumfrage „Fahrrad-Altona“ des Bezirksamts Altona sei die Sternbrücke aus Sicht des Radverkehrs mit rund 200 Nennungen im Bezirk Altona die gefährlichste Stelle.

Der Kläger beantragt,

1. die Radwegbenutzungspflicht (Verkehrszeichen 240) für den stadtauswärts in Ost-West-Richtung verlaufenden Fahrstreifen/Gehweg der Stresemannstraße in Hamburg an der Kreuzung zur Max-Brauer-Allee unter/hinter der Sternbrücke bis zur Oelkersallee aufzuheben;

hilfsweise Geh- und Radweg für den stadtauswärts in Ost-West-Richtung verlaufenden Fahrstreifen/Gehweg der Stresemannstraße in Hamburg an der Kreuzung zur Max-Brauer-Allee unter/hinter der Sternbrücke bis zur Oelkersallee in den von der StVO, den Verwaltungsvorschriften zur StVO und ergänzenden Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) geforderten baulichen Zustand zu versetzen;

2. die Radwegbenutzungspflicht (Verkehrszeichen 240) für den stadteinwärts in West-Ost-Richtung verlaufenden Fahrstreifen/Gehweg der Stresemannstraße an der Kreuzung zur Max-Brauer-Allee vor der Sternbrücke aufzuheben;

hilfsweise Geh- und Radweg für den stadteinwärts in West-Ost-Richtung verlaufenden Fahrstreifen/Gehweg der Stresemannstraße an der Kreuzung zur Max-Brauer-Allee vor der Sternbrücke in den von der StVO, den Verwaltungsvorschriften zur StVO und ergänzenden Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) geforderten baulichen Zustand zu versetzen;

3. die Beklagte zu verpflichten, seinen Antrag, die Radwegbenutzungspflicht (Verkehrszeichen 240) für den stadtauswärts in Ost-West-Richtung verlaufenden Fahrstreifen/Gehweg der Stresemannstraße in Hamburg vor der Sternbrücke ab der Kreuzung Eiffelstraße bis zur Kreuzung Max-Brauer-Allee zu überprüfen und verkehrsregelnde Maßnahmen gemäß § 45 StVO unter Berücksichtigung der Gefahren für den Radverkehr anzuordnen, unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu bescheiden;

hilfsweise Geh- und Radweg für den stadtauswärts in Ost-West-Richtung verlaufenden Fahrstreifen/Gehweg der Stresemannstraße in Hamburg vor der Sternbrücke ab der Kreuzung Eiffelstraße bis zur Kreuzung Max-Brauer-Allee in den von der StVO, den Verwaltungsvorschriften zur StVO und ergänzenden Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) geforderten baulichen Zustand zu versetzen;

4. die Beklagte zu verpflichten, seinen Antrag, die Radwegbenutzungspflicht (Verkehrszeichen 240) für den stadteinwärts in West-Ost-Richtung verlaufenden Fahrstreifen/Gehweg der Stresemannstraße an der Kreuzung zur Max-Brauer-Allee hinter der Sternbrücke ab der Wohlers Allee bis zur Mistralstraße zu überprüfen und verkehrsregelnde Maßnahmen gemäß § 45 StVO unter Berücksichtigung der Gefahren für

den Radverkehr anzuordnen, unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu bescheiden;

hilfsweise Geh- und Radweg für den stadteinwärts in West-Ost-Richtung verlaufenden Fahrstreifen/Gehweg der Stresemannstraße an der Kreuzung zur Max-Brauer-Allee hinter der Sternbrücke ab der Wohlers Allee bis zur Mistralstraße in den von der StVO, den Verwaltungsvorschriften zur StVO und ergänzenden Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) geforderten baulichen Zustand zu versetzen.

Die Beklagte beantragt,
die Klage abzuweisen.

Zur Begründung bringt sie vor: Die Klage sei bereits unzulässig. Bezüglich der beiden Verkehrszeichen 240 westlich der Sternbrücke sei der Widerspruch rechtzeitig eingelegt worden. Hinsichtlich der beiden Verkehrszeichen 240 östlich der Sternbrücke könne nicht nachvollzogen werden, aus welchen Gründen der Kläger hier an der Einlegung eines rechtzeitigen Widerspruchs gehindert gewesen sei. In dem bei ihr anhängigen Widerspruchsverfahren sei es bislang nicht gelungen, eine Sachentscheidung zu treffen. Zu der Verzögerung sei es aber nicht ohne Grund gekommen. Sie habe zunächst Stellungnahmen verschiedener Stellen eingeholt. Im Rahmen eines Ortstermins hätten sich die Beteiligten dann darauf geeinigt, eine für diesen Bereich geplante Erprobung einer geänderten Verkehrsführung abzuwarten. Im Anschluss habe die Entscheidung der Unfallkommission sowie die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zu den Dieselfahrverboten (Urt. v. 27.2.2018, 7 C 26/16) abgewartet werden sollen. Am 31. Mai 2018 sei ein Lkw-Dieseldurchfahrtsverbot eingeführt worden, dessen Effekte zunächst hätten beobachtet werden sollen.

Vorsorglich trägt die Beklagte auch zur Begründetheit vor und führt insoweit insbesondere aus: Die erforderliche Einzelfallprüfung sei mit dem Ergebnis vorgenommen worden, dass auf dem streitgegenständlichen Streckenabschnitt eine auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführende qualifizierte Gefahrenlage vorliege. Der Stresemannstraße komme als Hauptverkehrsstraße eine bedeutende Funktion zur Abwicklung des übergeordneten und innerstädtischen Verkehrs zu. Sie stelle eine wichtige Verkehrsachse in Ost-West-Richtung (und Gegenrichtung) dar und diene darüber hinaus als Zubringer zur Bundesautobahn A 7.

Dies spiegle sich in der erheblichen Verkehrsbelastung sowie in einem hohen Schwerlastanteil wider. Die Verkehrsstärke in der werktäglichen Spitzenstunde betrage auf dem streitgegenständlichen Streckenabschnitt ausgehend von den Zählwerten aus dem Jahr 2016 rund 2.100 Kfz/h. Die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht hätte erhebliche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss, den motorisierten Individualverkehr einschließlich des Wirtschaftsverkehrs und den öffentlichen Personennahverkehr. Insbesondere im Kreuzungsbereich unterhalb der Sternbrücke könnten Radfahrer nicht überholt werden, da nur ein Fahrstreifen vorhanden sei und die Brückenkonstruktion ein sicheres Überholen nicht erlaube. Aufgrund der erheblichen Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr wären erhebliche Fahrzeitverlängerungen entlang der Metrobuslinie 3 zu erwarten, die nicht wieder aufgeholt werden könnten und somit nicht tragbar seien. Die entstehenden Stauerscheinungen wären auch für den motorisierten Individualverkehr einschließlich des Wirtschaftsverkehrs nicht hinnehmbar. Die Leistungsfähigkeit der Stresemannstraße stoße schon jetzt an ihre Grenzen und werde teilweise überschritten. Eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr würde die Verkehrssituation zusätzlich belasten. Gemäß den ERA 2010 sei aufgrund der Verkehrsbelastung und des hohen Schwerlastverkehrsanteils ein Trennen des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr aus Sicherheitsgründen geboten. Selbst wenn eine Gefährdung auf den untermaßigen Geh- und Radwegen angenommen würde, stelle die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr eine ungleich größere Gefährdung für Radfahrer dar. Denn die vorliegenden Streckenverhältnisse machten ein gefahrloses „Mitschwimmen“ eines Radfahrers auf der Fahrbahn unmöglich. Radfahrer könnten im Mehrspurverkehr von anderen Fahrzeugführern übersehen oder durch Kombifahrzeuge, Lkw und die extra langen Busse verdeckt werden. Der gesamte Streckenbereich sei im Längsverkehr stark unfallbelastet. Soweit sich im Kreuzungsbereich Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee unterhalb der Sternbrücke die Fahrbahn stadtauswärts auf einen Fahrstreifen verenge, werde das „Reißverschlussystem“ von den Verkehrsteilnehmern oft nicht richtig eingehalten. Der Knotenpunkt werde seit 2003 als Unfallhäufungsstelle identifiziert. Eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr würde insbesondere an dieser Stelle zu einer erheblichen Gefährdung des Radverkehrs führen. Die zusätzliche Verengung des Verkehrsraumes durch Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn dürfte den vorherrschenden Unfalltyp „Fehler beim Fahrstreifenwechsel“ weiter ansteigen lassen und zu Konflikten zum Nachteil der ungeschützten Radfahrer führen. Durch das sehr hohe Verkehrsaufkommen einhergehend mit der Fahrbahnverengung entstehe eine komplexe Verkehrssituation, die die ganze Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer erfordere. Radfahrer würden hier mit ihrer schmalen Silhouette leicht „untergehen“. Dafür, dass die Benutzung der Radwege sicherer sei als die Benutzung der Fahrbahn, spreche

auch, dass sich von den Verkehrsunfällen mit Radfahrerbeteiligung in den Nebenflächen nach der Verkehrsunfallauswertung 2015 bis 2017 lediglich zwei Unfälle auf untermaßigen Geh- und Radwegen ereignet hätten, wohingegen es immerhin zu sieben Radfahrernfällen auf der Fahrbahn gekommen sei. Das Gefährdungspotential eines Unfalls auf der Fahrbahn sei zudem deutlich höher. Die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht sei geeignet, erforderlich und angemessen, um der qualifizierten Gefahrenlage für Radfahrer entgegen zu treten. Die Radwege trennten erfolgreich Radverkehr und motorisierten Verkehr. Die Vorgaben der Verwaltungsvorschrift zur StVO zur Radwegbenutzungspflicht würden überwiegend erfüllt. Die benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwege seien ausreichend befestigt und nach den allgemeinen Regeln der Baukunst und Technik in einem den Erfordernissen des Radverkehrs genügenden Zustand gebaut und unterhalten. Die Linienführung sei stetig, sicher und auch für Ortsfremde eindeutig erkennbar. Die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht sei auch unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar. Im unmittelbaren Bereich des Knotenpunktes Sternbrücke sei der gemeinsame Geh- und Radweg zwar unzureichend dimensioniert. Der öffentliche Verkehrsraum sei hier jedoch begrenzt, so dass eine Umgestaltung aus platztechnischen Gründen bis zum Ersatz der Brücke nicht möglich sei. An Bushaltestellen komme es immer zu Verflechtungen des Verkehrs. Aus Sicherheitsgründen sei auch hier die Führung des Radverkehrs in der Nebenfläche unumgänglich, da sonst regelmäßig Probleme bzw. möglicherweise schwere Verkehrsunfälle zu erwarten seien. Ein an der Haltestelle abfahrender Bus könnte einen von hinten kommenden Radfahrer übersehen. Diese für den Radfahrer äußerst gefährliche Situation sei gegenüber der etwas beengten Situation auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg abzuwägen. Mildere Mittel seien nicht zu erkennen. Die Radwegbenutzungspflicht sei auch angemessen. Die Benutzung des Radweges sei nach Beschaffenheit und Zustand zumutbar. Geübte Radfahrer könnten zwar auf der Fahrbahn ggf. schneller vorankommen, jedoch gebe das Straßenverkehrsrecht Radfahrern kein Recht auf ein optimales bzw. zügiges vorankommen. Sei die Gefährdung auf dem Radweg geringer als auf der Fahrbahn dürfe der Radfahrer im Regelfall auf den Radweg verwiesen werden, auch wenn dies mit Unannehmlichkeiten wie reduzierter Geschwindigkeit einhergehe. Die umgesetzte Dieseldurchfahrtsbeschränkung führe zu keiner anderen Bewertung der Sachlage. Es werde davon ausgegangen, dass es zu keinen signifikanten Änderungen der Verkehrsbelastung kommen werde, da ein Austausch der Verkehre erfolgen werde. Die Entscheidung über die gestellten Hilfsanträge wäre vom Straßenbaulastträger zu treffen und könne von den Straßenverkehrsbehörden nur angeregt werden. Bauliche Anpassungen seien nach ihrer Einschätzung durch die örtlich beengten Verhältnisse nicht umsetzbar.

In der mündlichen Verhandlung hat das Gericht den streitgegenständlichen Streckenabschnitt in Augenschein genommen. Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die in der Gerichtsakte befindlichen wechselseitigen Schriftsätze der Beteiligten, die beigezogene und zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemachte Sachakte der Beklagten sowie die Sitzungsniederschrift Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

I.

Die Klage hat keinen Erfolg. Die Hauptanträge sind zwar zulässig, aber nicht begründet (dazu 1.). Die Hilfsanträge sind bereits unzulässig (dazu 2.).

1. Die Hauptanträge sind zulässig (dazu a)), bleiben in der Sache aber ohne Erfolg (dazu b)).

a) Die Hauptanträge sind zulässig.

aa) Soweit sich der Kläger gegen die beiden Verkehrszeichen 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) westlich der Sternbrücke wendet, ist die Klage mit den Hauptanträgen als Anfechtungsklage in Form der Untätigkeitsklage zulässig.

Die Anfechtungsklage ist gemäß § 42 Abs. 1 VwGO statthaft. Mit den angefochtenen Verkehrszeichen 240 einher geht nach Anlage 2 zu § 41 StVO eine Radwegbenutzungspflicht. Der Radverkehr darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den gemeinsamen Geh- und Radweg benutzen. Damit wendet sich der Kläger gegen einen belastenden Verwaltungsakt. Verkehrszeichen sind Verwaltungsakte in Form von Allgemeinverfügungen gemäß § 35 Satz 2 Alt. 3 HmbVwVfG.

Der Kläger ist insoweit auch nach § 42 Abs. 2 VwGO klagebefugt, da er als Verkehrsteilnehmer Adressat eines belastenden Verwaltungsakts in Form eines verkehrsbehördlich angeordneten Ge- und Verbots geworden ist (VG Hamburg, Urt. v. 24.7.2014, 5 K 1793/12, juris Rn. 47 m.w.N.). Er kann dabei als eine Verletzung seiner Rechte geltend machen, die rechtssatzmäßigen Voraussetzungen für die auch ihn treffende Verkehrsbeschränkung

seien nicht gegeben. Hinsichtlich der behördlichen Ermessensausübung kann ein Verkehrsteilnehmer allerdings nur verlangen, dass seine eigenen Interessen ohne Rechtsfehler abgewogen werden mit den Interessen der Allgemeinheit oder anderer Betroffener (BVerwG, Urt. v. 27.1.1993, 11 C 35/92, juris Rn. 14; Urt. v. 3.6.1982, 7 C 9/80, juris Rn. 9).

Der Kläger hat nach der vom Gericht zugrunde zu legenden Sachlage ferner fristgerecht Widerspruch eingelegt. Für den Widerspruch gegen die streitgegenständlichen Verkehrszeichen gilt gemäß § 58 Abs. 2 Satz 1 HmbVwVfG die Jahresfrist. Denn die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht ist ohne Rechtsbehelfsbelehrung ergangen. Nach der Rechtsprechung beginnt die Frist für einen Widerspruch gegen eine Verkehrsbeschränkung in Form einer Radwegbenutzungspflicht mit der erstmaligen Kenntnisnahme durch den Verkehrsteilnehmer (VGH Mannheim, Urt. v. 10.2.2011, 5 S 2285/09, juris Rn. 25; vgl. für ein Lkw-Überholverbot auch BVerwG, Urt. v. 23.9.2010, 3 C 37/09, juris Rn. 16). Der am 2. Mai 2017 bei der Beklagten eingegangene Widerspruch des Klägers wahrte die Widerspruchsfrist. Der Kläger bringt unwidersprochen vor, die beiden streitgegenständlichen Verkehrszeichen 240 westlich der Sternbrücke erstmals am 10. bzw. 11. Oktober 2016 wahrgenommen zu haben. Zwar hat der Kläger bereits mit E-Mail vom 31. August 2015 als Mitglied des A. e.V. bei dem Polizeikommissariat 21 nachgefragt, wie die Straßenverkehrsbehörde die Anordnungen von Radwegbenutzungspflichten in der Stresemannstraße, insbesondere unter anderem „zwischen Max-Brauer-Allee und Mistralstraße sowie Eiffelstraße und Oelkersallee“ begründe. Die beiden streitgegenständlichen Verkehrszeichen 240 westlich der Sternbrücke wurden jedoch erst am 14. September 2016 aufgestellt. Stadtauswärts befand sich dort zuvor ein Verkehrszeichen 241 mit Zusatzzeichen 1012-31 (Getrennter Rad- und Gehweg, Ende), stadteinwärts ein Verkehrszeichen 237 mit Zusatzzeichen 1012-31 (Radweg, Ende).

Der Kläger durfte schließlich auch ohne den Erlass eines Widerspruchsbescheides abwarten zu müssen nach § 75 Satz 1 VwGO unmittelbar Klage erheben, da die Beklagte über seinen Widerspruch nicht in angemessener Frist entschieden hat. Diese Voraussetzung ist jedenfalls im maßgeblichen Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung gegeben. Ein Widerspruchsbescheid der Beklagten liegt bis zuletzt nicht vor.

bb) Soweit sich der Kläger darüber hinaus mit einer Verpflichtungsklage in Form der Untätigkeitsklage gegen die beiden Verkehrszeichen 240 östlich der Sternbrücke wendet, ist die Klage ebenfalls zulässig.

Der Umstand, dass die streitige Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht gegenüber dem Kläger insoweit bereits Bestandskraft erlangt hat, bevor er sich mit Schreiben vom 28. April 2017 an die Beklagte wandte, steht der Zulässigkeit der Verpflichtungsklage nicht entgegen. Da es sich bei der Verkehrsregelung durch ein Verkehrszeichen um einen Dauerwaltungsakt handelt, obliegt es der Behörde, die (fortdauernde) Rechtmäßigkeit der Regelung zu kontrollieren. Dem trägt auch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Rechnung, indem sie zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO in ihrer Rn. 29 bestimmt, dass die Straßenverkehrsbehörde, die Straßenbaubehörde und die Polizei gehalten sind, bei jeder sich bietenden Gelegenheit die Radverkehrsanlagen auf ihre Zweckmäßigkeit hin zu überprüfen und den Zustand der Sonderwege zu überwachen. Auch nach Eintritt der Bestandskraft ist dem Bürger daher im Hinblick auf ein Verkehrszeichen die Möglichkeit eröffnet, bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Überprüfung der durch das Verkehrszeichen getroffenen Regelung zu stellen und dieses Begehren gegebenenfalls in Form der Verpflichtungsklage gerichtlich weiterzuverfolgen (VG Hamburg, Urt. v. 16.12.2014, 5 K 589/12 n.v.; VG Berlin, Urt. v. 25.7.2019, 11 K 425.16, juris Rn. 19; VG Hannover, Urt. v. 17.1.2018, 7 A 2194/16, juris Rn. 27; VG Braunschweig, Urt. v. 16.4.2013, 6 A 64/11, juris Rn. 44; VG Ansbach, Urt. v. 18.6.2012, AN 10 K 11.01571, juris Rn. 32; VG Gelsenkirchen, Urt. v. 1.12.2009, 14 K 5458/08, juris Rn. 41; wohl a.A., aber ohne Begründung OVG Münster, Beschl. v. 22.3.2017, 8 A 1256/14, juris Tenor und Rn. 14, 19). Einen Antrag auf behördliche Überprüfung hat der Kläger mit am 2. Mai 2017 bei der Beklagten eingegangenen Schriftsatz vom 28. April 2017 gestellt. Über diesen Antrag hat die Beklagte nicht in angemessener Frist entschieden, § 75 Satz 1 VwGO. Die obigen Erwägungen zur Zulässigkeit der Untätigkeitsklage gelten insoweit entsprechend.

b) Die Hauptanträge sind jedoch nicht begründet.

Die Anordnung bzw. Beibehaltung der Radwegbenutzungspflicht auf dem streitgegenständlichen Abschnitt der Stresemannstraße ist rechtmäßig und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten, § 113 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 5 VwGO. Er kann daher weder deren Aufhebung noch die Verpflichtung der Beklagten zur anderweitigen Bescheidung seines Überprüfungsantrags unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts verlangen.

In formeller Hinsicht ergeben sich keine Bedenken, insbesondere wurden die behördlichen Zuständigkeiten gewahrt. Die Anordnung bzw. Beibehaltung der Radwegbenutzungspflicht ist zu dem entscheidungserheblichen Zeitpunkt des Schlusses der letzten mündlichen Verhandlung (hierzu auch bezüglich der Anfechtungsklage BVerwG, Beschl. v. 1.9.2017,

3 B 50/16, juris Rn. 8; Urt. v. 18.11.2010, 3 C 42/09, juris Rn. 14) darüber hinaus auch materiell rechtmäßig. Die tatbestandlichen Voraussetzungen der maßgeblichen Rechtsgrundlage (dazu aa)) für die Anordnung bzw. Beibehaltung der Radwegbenutzungspflicht sind erfüllt (dazu bb)) und die Beklagte hat das ihr insoweit zustehende Ermessen ohne beachtliche Ermessensfehler ausgeübt (dazu cc)).

aa) Rechtsgrundlage für die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht ist § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO.

Bei der hier vorliegenden durch Verkehrszeichen 240 angeordneten Radwegbenutzungspflicht handelt es sich um eine Beschränkung des fließenden Verkehrs im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO und eine Beschränkung der Benutzung der Straße im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO. Dieses Zeichen bedeutet, wie im Übrigen auch die Zeichen 237 und 241, dass Radfahrer die für sie bestimmten Sonderwege nutzen müssen. Dem entspricht § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO. Danach müssen Radfahrer Radwege benutzen, wenn die jeweilige Fahrtrichtung mit Zeichen 237, 240, oder 241 gekennzeichnet ist. Kehrseite dieses Nutzungsgebotes ist das Verbot für Radfahrer, auf den so gekennzeichneten Strecken die Fahrbahn zu benutzen (vgl. BVerwG, Urt. v. 18.11.2010, a.a.O. Rn. 18). Das Verkehrszeichen begründet zwar kein Verbot der Benutzung der Straße (zu der auch Radwege zählen), wohl aber einen Ausschluss der Fahrradfahrer von der Benutzung der Fahrbahn und damit eine Beschränkung in Bezug auf die allgemeine Verkehrsregel nach § 2 Abs. 1 StVO, dass Fahrzeuge einschließlich Fahrräder die Fahrbahn benutzen müssen.

Gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken. Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO dürfen – abgesehen von hier nicht einschlägigen Ausnahmen – Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko oder eine Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Gefordert wird dabei nicht eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts, sondern eine das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit, d.h. eine konkrete Gefahr aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse (BVerwG, Urt. v. 23.9.2010, 3 C 37/09, juris Rn. 27). Besondere örtliche Verhältnisse in diesem Sinne können dabei insbesondere in der Streckenführung, in dem Ausbauzustand der Strecke, in witterungsbedingten Einflüssen (z.B. Nebel, Schnee- und Eisglätte), in der dort anzutreffenden Verkehrsbelastung und

in den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein (BVerwG, Urt. v. 18.11.2010, a.a.O. Rn. 26). Insoweit stellen auch die VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO unter Ziffer I, 2 (Rn. 9 zu § 2 StVO) darauf ab, dass eine Anordnung der Benutzungspflicht nur dort erlaubt sei, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erforderten, wobei dies innerorts beispielsweise für Vorfahrtsstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten könne.

bb) Gemessen daran sind die tatbestandlichen Voraussetzungen für die Anordnung bzw. Beibehaltung der Radwegbenutzungspflicht auf dem streitgegenständlichen Abschnitt der Stresemannstraße erfüllt. Denn für den gesamten Straßenabschnitt besteht eine auf den besonderen örtlichen Verhältnissen beruhende Gefahrenlage. Diese ergibt sich sowohl aus der hohen Verkehrsbelastung als auch aus weiteren, in den örtlichen Verhältnissen begründet liegenden Umständen. Dabei kann bei der Einschätzung der Gefahrenlage ergänzend auf die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (Ausgabe 2010, im Folgenden: ERA 2010) zurückgegriffen werden, denen – ungeachtet dessen, dass ihnen keine Verbindlichkeit zukommt – als fachlich anerkanntem Regelwerk entsprechender Sachverstand bzw. Erfahrungswissen entnommen werden kann (OVG Greifswald, Urt. v. 29.10.2019, 1 LB 505/15, juris Rn. 38; OVG Bautzen, Urt. v. 6.9.2018, 3 A 278/16, juris Rn. 35; OVG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 14.2.2018, OVG 1 B 25.15, juris Rn. 22). Im Einzelnen:

Nach Nr. 2.3.3 (S. 19 f.) der ERA 2010 hängt die Eignung bestimmter Führungsformen des Radverkehrs im Wesentlichen von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs ab. In Abhängigkeit von der Kfz-Belastung für den Fahrbahnquerschnitt in der werktäglichen Spitzenstunde und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (bzw. einer tatsächlich gemessenen Geschwindigkeit, sofern diese deutlich darunter liegt) werden dabei vier Belastungsbereiche unterschieden: In den Belastungsbereichen I und II sei die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn grundsätzlich vertretbar – bei Klasse I ohne zusätzliche Angebote, bei Klasse II mit entsprechenden zusätzlichen Angeboten, wie z.B. nicht benutzungspflichtigen Führungen oder Schutzstreifen. Im Belastungsbereich III könne das Trennen des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr aus Sicherheitsgründen erforderlich sein. Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn solle nur bei günstigen Randbedingungen zur Anwendung kommen, ggf. mit Schutzstreifen oder flankierenden Maßnahmen. Im Belastungsbereich IV sei die getrennte Führung von Rad- und Kfz-Verkehr aus Sicherheitsgründen grundsätzlich geboten. Dabei wird bei zweistreifigen Straßen (und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h) laut ERA 2010 der Belastungsbereich III bei ca. 1.800

und der Belastungsbereich IV bei ca. 2.000 Kfz in der werktäglichen Spitzenstunde erreicht. Bei vierstreifigen Straßen (und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h) wird dagegen der Belastungsbereich III erst bei ca. 2.000 und der Belastungsbereich IV erst bei ca. 2.400 Kfz in der werktäglichen Spitzenstunde erreicht.

Dies zugrunde gelegt spricht – wovon auch die Beklagte zu Recht ausgegangen ist – die Verkehrsstärke im streitgegenständlichen Bereich der Stresemannstraße nach den ERA 2010 für eine Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Verkehr.

Die Stresemannstraße ist durch eine hohe Verkehrsbelastung gekennzeichnet. Sie gehört zum Netz der Hauptverkehrsstraßen in Hamburg. Als Teil der Bundesstraßen B 4 und B 431 und Zubringer zur Bundesautobahn A 7 kommt ihr überregionale Bedeutung zu. Zwar liegen für den streitgegenständlichen Bereich keine Daten bezüglich der Verkehrsbelastung in der werktäglichen Spitzenstunde vor. Bei einer festgestellten Verkehrsbelastung für die Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee von 29.000 Kfz/24 h im Oktober 2022 liegt die Verkehrsbelastung aber bereits in einer durchschnittlichen werktäglichen Stunde bei 1.208 Kfz. Da die Verkehrsbelastung in den späten Abend- und Nachtstunden weitaus geringer ist als durchschnittlich, ist zur Überzeugung der Kammer von einer Verkehrsbelastung von über 2.000 Kfz/ h in der werktäglichen Spitzenstunde auszugehen (vgl. z.B. VG Braunschweig, a.a.O. Rn. 2: bei einer werktäglichen Verkehrsbelastung zwischen 29.200 – südlicher Teil – und 38.200 Kfz – nördlicher Teil – Spitzenbelastung von ca. 2.550 bzw. 2.750 Kfz pro Stunde). Vor diesem Hintergrund ist auch die Annahme der Beklagten, die zuletzt auf Grundlage der Messwerte aus dem Jahr 2016 (30.000 Kfz/24 h an der Messstelle Stresemannstraße nordwestlich Neuer Pferdemarkt sowie 41.000 Kfz/24 h an der Messstelle Stresemannstraße zwischen Plöner Straße und Tasköprüstraße) von einer Verkehrsbelastung in der werktäglichen Spitzenstunde von 2.100 Kfz ausgegangen ist, nachvollziehbar. Damit liegt der streitgegenständliche Straßenabschnitt jedenfalls im Belastungsbereich III, der bei zweistreifigen Straßen bei ca. 1.800 und bei vierstreifigen Straßen bei ca. 2.000 Kfz in der werktäglichen Spitzenstunde erreicht wird. Soweit die ERA 2010 vorsehen, dass im Belastungsbereich III das Trennen des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr aus Sicherheitsgründen erforderlich sein kann und Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn nur bei günstigen Randbedingungen zur Anwendung kommen soll, gegebenenfalls mit Schutzstreifen oder flankierenden Maßnahmen, kann vorliegend im Hinblick auf die Breite der Fahrstreifen von maximal 3 m sowie den hohen Anteil an Schwerverkehr (dazu noch näher im Folgenden) nicht von günstigen Randbedingungen ausgegangen werden.

Schutzstreifen oder flankierende Maßnahmen kommen aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse im Bereich der Sternbrücke von vornherein ebenfalls nicht in Betracht.

Neben der reinen Verkehrsbelastung begründen zudem weitere auf den örtlichen Verhältnissen im Bereich der Sternbrücke beruhende Umstände eine besondere Gefahrenlage. So liegt der Anteil des Schwerverkehrs am Verkehrsaufkommen mit zuletzt gemessenen 7,5 % (von 29.000 Kfz/24 h = 2.175 Kfz/24 h) hier besonders hoch. Auch nach den ERA 2010 ist die Stärke des Schwerverkehrs bei der Auswahl der Führungsform des Radverkehrs zu beachten (ERA 2010, Ziffer 2.3.5, S. 20) und spricht bereits ab einem Schwerverkehrsaufkommen von mehr als 1.000 Fahrzeugen am Tag viel für eine Seitenbereichsführung (ERA 2010, Tabelle 30, S. 93). Der streitgegenständliche Abschnitt der Stresemannstraße wird im Zehn-Minuten- bzw. zu Stoßzeiten sogar im Fünf-Minuten-Takt von der Metrobuslinie 3 befahren. Von Lastkraftwagen und Bussen geht dabei insbesondere beim Überholen und bei Abbiegevorgängen eine besondere Gefährdung aus. Zwar weist der Kläger in diesem Zusammenhang zu Recht darauf hin, dass im Tempo-30-Streckenabschnitt (und damit auch im streitgegenständlichen Bereich) für den jeweils rechten Fahrstreifen ein Verbot für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 2,8 t besteht. Der Linienverkehr mit Bussen sowie Rechtsabbiegender sind hiervon jedoch ausgenommen. Ausweislich der Verkehrsunfallauswertung der Beklagten für die Jahre 2019 bis 2021, an deren Richtigkeit für die Kammer zu Zweifeln kein Anlass besteht, stellten Fehler beim Abbiegen nach rechts gerade die Hauptursache für Unfälle mit Radfahrbeteiligung dar. Erschwerend hinzu kommt, dass die Fahrspuren der Fahrbahn im fraglichen Bereich lediglich eine Breite von maximal 3 m aufweisen. Diese Breite dürfte ein regelkonformes Überholen von Radfahrern mit ausreichendem Sicherheitsabstand (ohne Inanspruchnahme eines weiteren Fahrstreifens) nicht ermöglichen (vgl. auch VG Hamburg, Urt. v. 21.7.2016, 5 K 5556/14, n.v. zu einer Fahrstreifenbreite von 3 m bis 3,20 m). Hervorzuheben ist des Weiteren die Fahrbahnverengung stadtauswärts im Kreuzungsbereich Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee von zwei (schmalen) auf einen (breiteren) Fahrstreifen. An dieser Stelle ist das „Reißverschlussystem“ durchzuführen, was jedoch – wie die vorliegenden Unfallzahlen belegen – häufig nicht richtig eingehalten wird. So ereignete sich die Mehrzahl der Unfälle im streitgegenständlichen Bereich nach den vorliegenden Verkehrsunfallauswertungen der Beklagten im Längsverkehr und war auf fehlerhafte Fahrstreifenwechsel oder die Missachtung des Reißverschlussystems zurückzuführen. Zwischen Januar 2015 und Mai 2017 wurde für 42 von 49 Unfällen am Knoten Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee die Hauptursache „Fehlerhafter Fahrstreifenwechsel oder Reißverschlussystem-Missachtung“ ermittelt. Dies blieb auch in den Jahren 2019 bis 2021 die häufigste Unfallursache, wobei hier in 79 von

127 Fällen die Ursache „Fehler beim Fahrstreifenwechsel“ festgestellt werden konnte. Die verringerte Helligkeit unterhalb der Brücke setzt die Wahrnehmbarkeit von Radfahrern durch motorisierte Verkehrsteilnehmer dabei zusätzlich herab. Schließlich hat die Beklagte dargelegt, dass es sich bei dem Knotenpunkt „Sternbrücke“ um eine Unfallhäufungsstelle handelt. Die vorliegenden absoluten Unfallzahlen stützen die Annahme einer qualifizierten Gefahrenlage. Wie ausgeführt, ereigneten sich danach allein im Bereich Sternbrücke/Max-Brauer-Allee im Zeitraum Januar 2015 bis Mai 2017 49 Unfälle, in den Jahren 2019 bis 2021 waren es 127 Unfälle.

cc) Ermessensfehler sind nicht gegeben.

Liegen die tatbestandlichen Voraussetzungen von § 45 Abs. 9 Satz 3 i.V.m. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO vor, steht die Maßnahme im Ermessen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Bei ihrer Ermessensausübung hat sie zwischen der Gefährdungssituation, die für Radfahrer und Fußgänger durch die Benutzung des gemeinsamen Geh- und Radweges entsteht, und der Gefährdungssituation, die sowohl dem Radfahrer als auch dem Kraftfahrzeugverkehr bei einer gemeinsamen Nutzung der Fahrbahn droht, abzuwägen. Die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht ist in der Regel nicht ermessensfehlerhaft, wenn die im Einzelfall bestehende Gefährdungssituation bei der Nutzung der Fahrbahn die Gefährdungssituation bei der Radwegbenutzung überwiegt (VG Hamburg, Urt. v. 22.3.2018, 5 K 1446/15; Urt. v. 21.6.2016, 5 K 5556/14; Urt. v. 16.12.2014, 5 K 589/12, jeweils n.v.; VG Gelsenkirchen, Urt. v. 1.12.2009, 14 K 6697/08, juris Rn. 105). Entscheidend ist, ob die Mitbenutzung der Fahrbahn durch Radfahrer zu einer Gefährdungssituation im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO führen würde, die auch mit Blick auf den Ausbauzustand des Radweges nicht hinnehmbar ist (noch in Bezug auf § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO a.F. BVerwG, Beschl. v. 16.4.2012, 3 B 62/11, juris Rn. 8). Die von der Beklagten getroffene Ermessensentscheidung kann dabei gemäß § 114 Satz 1 VwGO gerichtlich nur daraufhin überprüft werden, ob die Behörde die gesetzlichen Grenzen ihres Ermessens eingehalten und ob sie von ihrem Ermessen in einer dem Zweck der Ermächtigung entsprechenden Weise Gebrauch gemacht hat. Dabei steht der Straßenverkehrsbehörde aufgrund ihres Sachverständnisses und ihres Erfahrungswissens eine Einschätzungsprärogative bei der Frage zu, welche von mehreren in Betracht zu ziehenden Maßnahmen den bestmöglichen Erfolg verspricht (BVerwG, Urt. v. 23.9.2010, 3 C 32/09, juris Rn. 35; OVG Münster, Beschl. v. 29.1.2019, 8 A 10/17, juris Rn. 29; speziell in Bezug auf die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht VG Minden, Urt. v. 25.3.2021, 3 K 1696/18, juris Rn. 75; VG Augsburg, Urt. v. 19.5.2015, Au 3 K 14.1518, juris Rn. 48; VG Köln, Urt. v. 8.5.2015, 18 K 189/14, juris Rn. 52).

Nach den dargestellten Grundsätzen sind Ermessensfehler der Beklagten nicht festzustellen.

Die Beklagte hat das ihr eingeräumte Ermessen ausgeübt. Insbesondere ist sie, nachdem der Kläger die angekündigten Anträge der Verpflichtungsklage in seinem Schriftsatz vom 9. November 2018 präzisierte, dem Begehren in ihrem Schriftsatz vom 24. Mai 2019 vollumfänglich in der Sache entgegengetreten und hat die Aufrechterhaltung der Radwegbenutzungspflicht gerechtfertigt.

Entgegen der Auffassung des Klägers folgt ein Ermessensfehler nicht daraus, dass die Vorgaben der VwV-StVO zur Beschaffenheit gemeinsamer Geh- und Radwege und die entsprechenden Empfehlungen der ERA 2010 im streitgegenständlichen Straßenabschnitt teilweise nicht eingehalten werden. Vielmehr erweist sich die Anordnung bzw. Beibehaltung der Radwegbenutzungspflicht im vorliegenden Fall gleichwohl als verhältnismäßig. Im Einzelnen:

Nach der VwV-StVO darf die Straßenverkehrsbehörde eine Radwegbenutzungspflicht nur dann anordnen, wenn die Benutzung des Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist (VwV-StVO, Rn. 15-16 zu § 2 StVO). Dies ist nach der Verwaltungsvorschrift dann der Fall, wenn der Radweg unter Berücksichtigung der gewünschten Verkehrsbedürfnisse ausreichend breit, befestigt und einschließlich eines Sicherheitsraums frei von Hindernissen beschaffen ist, wobei die lichte Breite (befestigter Verkehrsraum mit Sicherheitsraum) bei einem gemeinsamen Geh- und Radweg innerorts in der Regel durchgehend mindestens 2,50 m betragen soll (VwV-StVO, Rn. 17, 20 zu § 2 StVO). Hiermit übereinstimmend beträgt auch nach den ERA 2010 die Breite eines gemeinsamen Geh- und Radweges – abhängig von der Nutzungsintensität im Rad- und Fußgängerverkehr – mindestens 2,50 m (ERA 2010, Ziffer 3.6, S. 28). Ausnahmsweise und nach sorgfältiger Überprüfung kann von den Mindestmaßen dann, wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist, an kurzen Abschnitten (z.B. kurze Engstelle) unter Wahrung der Verkehrssicherheit abgewichen werden (VwV-StVO, Rn. 22 zu § 2 StVO). Weiterhin muss die Verkehrsfläche nach den allgemeinen Regeln der Baukunst und Technik in einem den Erfordernissen des Radverkehrs genügendem Zustand gebaut und unterhalten werden (VwV-StVO, Rn. 24 zu § 2 StVO) und die Linienführung im Streckenverlauf und die Radwegfüh-

nung an Kreuzungen und Einmündungen muss auch für den Ortsfremden eindeutig erkennbar, im Verlauf stetig und insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten sicher gestaltet sein (VwV-StVO, Rn. 25 zu § 2 StVO). Für die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht nach Zeichen 240 gilt darüber hinaus, dass diese unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar sein muss und die Beschaffenheit der Verkehrsfläche den Anforderungen des Radverkehrs genügt (VwV-StVO, Rn. 1 zu Zeichen 240).

Die danach vorgesehene Mindestbreite für einen gemeinsamen Geh- und Radweg von 2,50 m wird im streitgegenständlichen Bereich – was zwischen den Beteiligten unstrittig ist – nicht bzw. jedenfalls nicht durchgängig erreicht. Dahinstehen kann dabei, ob es sich insofern noch um einen „kurzen Abschnitt“ bzw. eine „kurze Engstelle“ handelt, für den bzw. die die VwV-StVO ausnahmsweise und nach sorgfältiger Überprüfung ein Abweichen von den Mindestmaßen für möglich hält. Denn auch wenn die Straßenverkehrsbehörde bei ihrer Ermessensentscheidung grundsätzlich an die Vorgaben der VwV-StVO, die im Rahmen der Bundesaufsicht bei landeseigenem Vollzug von Bundesrecht gewährleisten soll, dass verkehrsbehördliche Anordnungen im ganzen Bundesgebiet nach den gleichen Grundsätzen erfolgen, gebunden ist, kann die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht entgegen der vorgesehenen Mindestbreiten bei ordnungsgemäßer Abwägung der widerstreitenden Verkehrsinteressen gleichwohl rechtmäßig sein (VGH München, Urt. v. 6.4.2011, 11 B 08.1892, juris Rn. 38; VG Minden, a.a.O. Rn. 71; VG Braunschweig, a.a.O. Rn. 60; vgl. auch VG Hamburg, Urt. v. 22.3.2018, 5 K 1446/15, n.v.). Auch die VwV-StVO sieht die Mindestbreite von 2,50 m nur „in der Regel“ vor, was Ausnahmen in atypischen Fällen zulässt. Eine Ausnahmekonstellation, in der die Benutzungspflicht für einen nicht den Mindestanforderungen entsprechenden Radweg angeordnet werden darf, liegt vor, wenn die Mitbenutzung der Fahrbahn durch Radfahrer zu einer im Verhältnis zu der auf besonderen örtlichen Verhältnissen beruhenden Gefahr im Sinn von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nochmals deutlich gesteigerten Gefährdung der Radfahrer selbst führen würde, ein Radweg vorhanden ist, dessen Benutzung zumutbar ist und ein Ausbau des vorhandenen Radweges aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht ohne weiteres möglich ist (VGH München, a.a.O.) bzw. bei einer Gefährdungssituation auf der Fahrbahn, die auch mit Blick auf einen den Vorgaben der VwV-StVO nicht genügenden Ausbauzustand des Radweges nicht hinnehmbar ist (BVerwG, Beschl. v. 16.4.2012, a.a.O. Rn. 8; VG Minden, a.a.O.).

Die Empfehlungen der ERA 2010 stellen ebenfalls keine materiellen Rechtssätze dar. Sie sind auch nicht als Verwaltungsvorschrift anzusehen, sondern können aufgrund der Tatsache, dass sie durch ein fachkundiges Gremium erstellt werden, als antizipierte Sachverständigengutachten herangezogen werden. Die in den ERA 2010 enthaltenen Hinweise zur Gestaltung von Radwegen entfalten daher weder gegenüber der Behörde noch gegenüber dem Gericht rechtliche Bindungswirkung, sondern treffen – wie ein Sachverständigengutachten – Aussagen zu tatsächlichen (technischen) Umständen, die bei der rechtlichen Würdigung des streitigen Sachverhalts zu werten sind (VG Gelsenkirchen, Urt. v. 1.12.2009, 14 K 6697/08, juris Rn. 125).

Dies zugrunde gelegt, ist die getroffene Abwägung der Gefahrensituationen auf der Fahrbahn und im Seitenbereich des streitgegenständlichen Abschnitts der Stresemannstraße durch die Beklagte trotz des Unterschreitens der für den Regelfall vorgesehenen Mindestbreite eines gemeinsamen Geh- und Radwegs nicht zu beanstanden.

Wie bereits dargestellt, ist die Gefährdungssituation bei der Nutzung der Fahrbahn durch Radfahrer hoch. Da auf der Fahrbahn keine zusätzlichen Angebote für Radfahrer, wie zum Beispiel benutzungspflichtige Führungen oder Schutzstreifen, vorhanden sind, ist der Radverkehr den bestehenden Gefahren durch die hohe Verkehrsbelastung von Kraft- und Schwerlastfahrzeugen ungeschützt ausgesetzt. Die Auffassung der Beklagten, dass der bislang vorherrschende Unfalltyp „Fehler beim Fahrstreifenwechsel“ im Fall der Zulassung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und durch die hiermit einhergehende Verengung des ohnehin knappen Verkehrsraumes weiter ansteigen und zu Konflikten zum Nachteil der ungeschützten Radfahrer führen würde, ist vor diesem Hintergrund nachvollziehbar. Den Gefahren durch untermäßige Teile des gemeinsamen Geh- und Radweges kann der Radfahrer demgegenüber selbst durch eine langsame und umsichtige Fahrweise entgegenwirken, was ihm auf der Fahrbahn nach eigenen Kräften in gleicher Weise gefahrenmindernd nicht möglich sein dürfte (vgl. VG Hamburg, Urt. v. 22.3.2018, 5 K 1446/15, n.v.). Auch im Hinblick auf die potenziellen Folgen eines Unfalls mit Radfahrbeteiligung ist die Gefährdungssituation auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg gegenüber derjenigen auf der Fahrbahn wesentlich geringer einzuschätzen. Dies gilt insbesondere mit Blick auf den im streitgegenständlichen Bereich festzustellenden hohen Anteil von Schwerverkehr. Daraus, dass die Nutzung des gemeinsamen Geh- und Radwegs für die Radfahrer – worauf der Kläger zu Recht hinweist – mit Unannehmlichkeiten wie etwa einer reduzierten Fortbewegungsgeschwindigkeit einhergeht und ggf. sogar das Absteigen erfordert, ergibt sich nichts anderes.

Zunächst ist die Beklagte im Regelfall nicht gehalten, bei ihrer Ermessensausübung vorrangig die Interessen geübter Radfahrer, die ein Interesse an einem möglichst zügigen Vorkommen haben, zu berücksichtigen (vgl. auch VG Hamburg, Urt. v. 22.3.2018, 5 K 1446/15; Urt. v. 16.12.2012, 5 K 589/12, jeweils n.v.). Im Übrigen muss ein Radweg nicht so ausgestaltet sein, dass er eine möglichst schnelle und ungehinderte Fortbewegung durchgängig garantiert (OVG Bautzen, Urt. v. 6.9.2018, 3 A 278/16, juris Rn. 49). Vielmehr kann es angesichts der auch für Radfahrer geltenden Grundregeln des § 1 StVO, wonach die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht erfordert und jeder Verkehrsteilnehmer sich so zu verhalten hat, dass kein anderer geschädigt und mehr als unvermeidbar beeinträchtigt wird, für einen überschaubaren Straßenabschnitt vertretbar sein, dass der Radfahrer sich dort nur mit geringer Geschwindigkeit fortbewegen kann, ständig bremsbereit sein und ggf. sogar absteigen muss, wenn anderenfalls, das heißt bei Mitbenutzung der Fahrbahn durch Radfahrer, eine deutlich gesteigerte Gefahr für Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer besteht (VG Augsburg, Urt. v. 19.5.2015, Au 3 K 14.1518, juris Rn. 47).

Dafür, dass die Benutzung des gemeinsamen Geh- und Radweges aufgrund des sonstigen baulichen Zustandes besondere Gefahren bereithielte und damit eine Nutzung für Radfahrer unzumutbar wäre, ist – auch nach dem Ergebnis der Inaugenscheinnahme durch das Gericht im Rahmen der mündlichen Verhandlung – nichts ersichtlich. Zudem ist die Linienführung, wovon sich die Kammer ebenfalls im Rahmen der Inaugenscheinnahme überzeugt hat, eindeutig erkennbar, im Verlauf stetig und insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten sicher gestaltet. Insbesondere liegt der streitgegenständliche Abschnitt der Stresemannstraße, in dem der gemeinsame Geh- und Radweg besteht, zwischen Streckenabschnitten, die jeweils einen gesonderten Radweg aufweisen. Der Radverkehr wird hier somit stetig und aufgrund der baulichen Ausgestaltung, vor allem angesichts durchgehend vorhandener Hochborde, für Radfahrer erkennbar im Seitenbereich der Straße geführt.

Soweit eine Gefahrensituation bei der Benutzung des gemeinsamen Geh- und Radweges vorliegend daraus resultiert, dass sich im streitgegenständlichen Bereich Haltestellen der Metrobuslinie 3 ohne gesonderte Warteflächen befinden (vgl. hierzu das entsprechende Ausschlusskriterium nach den ERA 2010, Ziffer 3.6, S. 27), hat die Beklagte auch diesen Gesichtspunkt in die Abwägung eingestellt, ohne dass Ermessensfehler zu erkennen wären. Sie hat insoweit in vertretbarer Weise angenommen, dass die Gefahr, dass ein an der Hal-

testelle abfahrender Bus einen von hinten (auf der Fahrbahn) kommenden Radfahrer übersehen könnte, die durch die beengte Situation auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg entstehenden Gefahren überwiegt. Dabei ist auch insoweit in die Abwägung einzustellen, dass der Gefahr, dass ein Radfahrer mit wartenden oder im Einsteigen begriffenen Fahrgästen kollidiert, durch ein Verringern der Geschwindigkeit seitens des Radfahrers begegnet werden kann. Im Übrigen gibt die Unfallstatistik der Beklagten für eine erhöhte Gefahr von Zusammenstößen gerade im Wartebereich der Bushaltestelle nichts her. So kam es in den Jahren 2019 bis 2021 im Knotenpunkt Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee nur zu einem Unfall mit Fußgängerbeteiligung.

Gleiches gilt, soweit der Kläger darauf verweist, dass die für den Radverkehr freigegebenen Gehwege an einer dichten Folge von Hauseingängen lägen (vgl. das entsprechende Ausschlusskriterium nach den ERA 2010, Ziffer 3.6, S. 27). Die Beklagte hat die beengte Situation auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg in ihre Erwägungen eingestellt und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht auch unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar sei. Auch insoweit sprechen die Unfallzahlen nicht für ein gegenüber der Fahrbahnbenutzung höheres Gefahrenpotenzial (siehe oben) und kann der Gefahr von Zusammenstößen zwischen Radfahrern und aus den Hauseingängen tretenden Fußgängern durch eine umsichtige Fahrweise seitens der Radfahrer vorgebeugt werden. Soweit dies dazu führt, dass Radfahrer die streitgegenständlichen Bereiche nur mit reduzierter Geschwindigkeit befahren können und somit möglicherweise deutlich langsamer als bei Benutzung der Fahrbahn vorankommen, ist darauf hinzuweisen, dass ein Recht auf möglichst zügiges Vorankommen von der Straßenverkehrsordnung nicht gewährt wird.

Es stellt schließlich keinen Ermessensfehler dar, dass die Beklagte den von dem Kläger vorgeschlagenen alternativen Verkehrsregelungen gegenüber der Anordnung bzw. Beibehaltung der Radwegbenutzungspflicht im Rahmen der ihr zustehenden Einschätzungsprärogative nicht den Vorrang eingeräumt hat. Es ist nicht ersichtlich, dass eine eindeutig vorzugswürdige Handlungsalternative zur Beherrschung der im streitgegenständlichen Bereich für Radfahrer gegebenen besonderen Gefahrenlage bestünde, so dass die Anordnung bzw. Beibehaltung der Radwegbenutzungspflicht demgegenüber sachwidrig oder unvertretbar erschiene. Gefahrensituationen durch das Zusammentreffen von Radverkehr sowie Pkw- und Lkw-Verkehr auf der Fahrbahn könnten weder durch die von dem Kläger vorgeschlagene Freigabe des Gehweges für den Radverkehr in Schrittgeschwindigkeit mit

gleichzeitiger Nutzungsmöglichkeit der Fahrbahn (Verkehrszeichen 239 mit Zusatzzeichen 1122-10) noch durch eine ebenfalls von dem Kläger präferierte Reduzierung der Geschwindigkeit auf der Fahrbahn auf 20 km/h in gleicher Weise verhindert werden wie bei einer Trennung der verschiedenen Verkehrsmittel (vgl. mit Blick auf eine Reduzierung der Geschwindigkeit OVG Bautzen, Urt. v. 6.9.2018, 3 A 278/16, juris Rn. 47). Dies gilt auch unter Berücksichtigung des Umstandes, dass der Kfz-Verkehr für den Fall einer der von dem Kläger vorgeschlagenen Regelungen – anders als derzeit – mit Radverkehr auf der Fahrbahn rechnen müsste und sein Fahrverhalten entsprechend anzupassen hätte. Darüber hinaus ist nicht zu beanstanden, wenn die Beklagte auch die potenziellen Auswirkungen einer Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht auf den Verkehrsfluss, den motorisierten Individualverkehr einschließlich des Wirtschaftsverkehrs und den öffentlichen Personennahverkehr in ihre Überlegungen einstellt.

Darauf, dass die Straßenverkehrsbehörde bauliche Maßnahmen ergreift, um dadurch bestimmte verkehrsrechtliche Anordnungen zu vermeiden, besteht schon kein Anspruch (vgl. OVG Bautzen, a.a.O. Rn. 51). Im Übrigen dürften zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung angesichts des hohen Kraftfahrzeugaufkommens auf der Stresemannstraße unerlässlich sein, um diesen abwickeln zu können und dürfte auch eine Unterschreitung der Fahrspurweite von 2,75 m bis 3 m vor dem Hintergrund, dass Fahrzeuge eine Breite von bis zu 2,55 m erreichen dürfen (vgl. § 22 Abs. 2 Satz 1 StVO), im Sinne eines störungsfreien Verkehrsverlaufs nicht in Betracht kommen (VGH München, a.a.O. Rn. 41).

Abschließend ist mit Blick auf die im Ausgangspunkt zum Teil berechtigten Einwände des Klägers festzustellen, dass die Führung des Rad- und Fußverkehrs auf einem gemeinsamen (schmalen) Geh- und Radweg im streitgegenständlichen Bereich der Stresemannstraße durchaus mit Einschränkungen für den Radverkehr verbunden ist und Gefahrenlagen für Radfahrer wie Fußgänger bereithält, die besondere Umsicht erfordern. Solange die Gefährdungssituation auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg jedoch noch hinter der Gefährdungssituation auf der Fahrbahn zurückbleibt, ist die Radwegbenutzungspflicht nicht zu beanstanden.

2. Soweit der Kläger jeweils hilfsweise begehrt, die betreffenden Abschnitte des Geh- und Radweges in den von der StVO, den Verwaltungsvorschriften zur StVO und ergänzenden Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) geforderten baulichen Zustand zu versetzen, sind diese Hilfsanträge, über die das

Gericht wegen der Erfolglosigkeit der Hauptanträge zu befinden hat, aus mehreren Gründen unzulässig.

a) Es fehlt den jeweiligen Hilfsanträgen bereits an der erforderlichen Bestimmtheit. Nach § 82 Abs. 1 Satz 2 VwGO soll die Klage einen bestimmten Antrag enthalten. Obwohl es sich hierbei lediglich um eine Sollvorschrift handelt, muss der Antrag zur Bestimmung des Klageziels (§ 88 VwGO) und des Streitgegenstands (§ 121 VwGO) spätestens bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung gestellt werden und dabei grundsätzlich so bestimmt oder bei entsprechender Auslegung gemäß §§ 133, 157 BGB so bestimmbar gefasst sein, dass der ihm entsprechende Urteilstenor vollstreckungsfähig ist (VG München, Urt. v. 10.2.2015, M 2 K 14.2914, juris Rn. 28; ausdrücklich in Bezug auf Leistungsklagen Hoppe, in: Eyermann, VwGO, 16. Aufl. 2022, § 82 Rn. 10; Riese, in: Schoch/Schneider, VwGO, 43. EL August 2022, § 82 Rn. 25). Generalisierende Formulierungen und Verallgemeinerungen sind im Klageantrag grundsätzlich unzulässig. Anderes gilt ausnahmsweise dann, wenn sonst die Möglichkeit, gerichtlichen Rechtsschutz zu erlangen, unzumutbar erschwert würde (VG München, a.a.O.). Daran gemessen genügen die gestellten Hilfsanträge dem Bestimmtheitsgrundsatz nicht. Das Gericht soll die Beklagte dazu verurteilen, den in den Hilfsanträgen jeweils in Bezug genommenen Abschnitt des Geh- und Radweges der Stremannstraße „in den von der StVO, den Verwaltungsvorschriften zur StVO und ergänzenden Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) geforderten baulichen Zustand zu versetzen“. Aus diesem von dem Prozessbevollmächtigten des Klägers formulierten Antrag wird nicht hinreichend ersichtlich, zu welchen vollstreckbaren Handlungen die Beklagte verurteilt werden soll. Denn es bleibt gänzlich offen und lässt sich im Übrigen auch der Klagebegründung nicht entnehmen, wie das Ziel der Versetzung des Geh- und Radweges in den „geforderten baulichen Zustand“ nach Auffassung des Klägers erreicht werden soll. Der anwaltlich vertretene Kläger hat auch in der mündlichen Verhandlung auf entsprechenden gerichtlichen Hinweis hin sein Hilfsbegehren nicht konkretisiert.

b) Darüber hinaus mangelt es dem Kläger in Bezug auf die gestellten Hilfsanträge an der Klagebefugnis, § 42 Abs. 2 VwGO analog. Gemäß § 42 Abs. 2 VwGO muss ein Kläger geltend machen können, durch den angefochtenen Verwaltungsakt oder durch die Ablehnung oder Unterlassung eines begehrten Verwaltungsakts in seinen Rechten verletzt zu sein. Entsprechendes gilt bei einem mit einer Leistungsklage zu verfolgenden sonstigen Verwaltungshandeln, wie es hier in Rede steht. Diese sogenannte Klagebefugnis ist gege-

ben, wenn unter Zugrundelegung des Klagevorbringens eine Verletzung des geltend gemachten Rechts möglich erscheint. Daran fehlt es, wenn die vom Kläger geltend gemachte Rechtsposition offensichtlich und eindeutig nach keiner Betrachtungsweise bestehen oder ihm zustehen kann (stRspr, vgl. nur BVerwG, Urt. v. 19.11.2015, 2 A 6/13, BVerwGE 153, 246, juris Rn. 15 m.w.N.). Eine derartige subjektive Rechtsposition kann dem Kläger in Bezug auf die begehrte Vornahme von straßenbaulichen Maßnahmen unter keinem denkbaren Gesichtspunkt zustehen. Insbesondere folgt eine solche nicht aus den (einfach-gesetzlichen) Vorschriften des Hamburgischen Wegegesetzes (v. 22.1.1974, HmbGVBl. S. 41, 83 m. spät. Änd. – HWG), hier der §§ 12 Abs. 1, 13 Abs. 3 HWG. Nach § 12 Abs. 1 HWG ist Trägerin der Wegebaulast die Freie und Hansestadt Hamburg, soweit gesetzlich nichts anderes bestimmt ist. Nach § 13 Abs. 3 Satz 1 HWG sind die öffentlichen Wege im Rahmen der Leistungsfähigkeit der Trägerin der Wegebaulast in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu unterhalten. Soweit die Trägerin der Wegebaulast unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit zu einer solchen Unterhaltung außer Stande ist, ist der Weg nach § 13 Abs. 3 Satz 2 HWG durch Warnzeichen zu kennzeichnen. Dahinstehen kann, ob die Beklagte ihren sich hieraus ergebenden Verpflichtungen als Trägerin der Wegebaulast im Einzelnen nachgekommen ist. Der Gesetzgeber hat die Wegebaulast derart ausgestaltet, dass Art und Umfang der Erfüllung der von ihr umfassten Aufgaben weitgehend im behördlichen Ermessen liegen sollen (vgl. § 13 Abs. 2 HWG). Damit wird dem einzelnen Dritten im Rahmen der Wegebaulast gerade kein allgemeiner Rechtsanspruch darauf eingeräumt, dass eine einzelne Maßnahme durchgeführt wird, wenn sie erforderlich ist oder dass sie unterbleibt, wenn sie nicht erforderlich ist (OVG Hamburg, Beschl. v. 2.10.1998, 2 Bs 356/98, juris Rn. 4; VG Hamburg, Urt. v. 12.6.2006, 5 K 4503/03, n.v. m.w.N.; vgl. insbesondere auch zu einem wortgleich formulierten Hilfsantrag VG Köln, Urt. v. 9.5.2014, 18 K 1944/13, juris Rn. 28).

c) Schließlich bestehen auf Seiten des Klägers hinsichtlich seiner hilfsweise formulierten Anträge auch Zweifel am Rechtsschutzbedürfnis. Denn es ist nicht ersichtlich, dass der Kläger die Beklagte vorprozessual bereits mit seinem entsprechenden (konkret bestimmten) Begehren befasst hätte (VG Köln, a.a.O.; Terhechte, in: Fehling/Kastner/Störmer, Verwaltungsrecht, 5. Aufl. 2021, § 43 VwGO Rn. 100; Sennekamp, in: Quaas/Zuck/Funke-Kaiser, Prozesse in Verwaltungssachen, 3. Aufl. 2018, § 3 Rn. 96).

II.

Die Entscheidung über die Kosten folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO.

Der Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 Abs. 1 und 2 VwGO i.V.m. §§ 708 Nr. 11, 711, 709 Satz 2 ZPO.