



3 K 272/18.NW / Urteil

Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße, Postfach 101009, 67410
Neustadt/Wstr.

Gegen Zustellungsurkunde

07.06.19

Herrn
Wolfgang Block
Kaiserslauterer Straße 17
67098 Bad Dürkheim

Ihr Zeichen

Aktenzeichen (Bitte stets angeben)
3 K 272/18.NW

Durchwahl
270

Datum
5. Juni 2019

Verwaltungsrechtsstreit

Block ./, Stadt Bad Dürkheim
wegen Straßenverkehrsbeschränkung

Sehr geehrter Herr Block,

anliegend erhalten Sie beglaubigte Abschrift der gerichtlichen Entscheidung vom
20. Mai 2019.

Mit freundlichen Grüßen
Auf Anordnung


Grob

Justizbeschäftigte



3 K 272/18.NW



Verkündet am: 20.05.2019

gez. Groß

Justizbeschäftigte als Urkunds-
beamtin der Geschäftsstelle

VERWALTUNGSGERICHT NEUSTADT AN DER WEINSTRASSE

URTEIL

IM NAMEN DES VOLKES

In dem Verwaltungsrechtsstreit

des Herrn Wolfgang Block, Kaiserslauterer Straße 17, 67098 Bad Dürkheim,

- Kläger -

g e g e n

die Stadt Bad Dürkheim, vertreten durch den Bürgermeister, Mannheimer Straße
24, 67098 Bad Dürkheim,

- Beklagte -

w e g e n Straßenverkehrsbeschränkung

hat die 3. Kammer des Verwaltungsgerichts Neustadt an der Weinstraße aufgrund
der mündlichen Verhandlung vom 20. Mai 2019, an der teilgenommen haben

Vizepräsidentin des Verwaltungsgerichts Seiler-Dürr
Richterin am Verwaltungsgericht Meyer
Richterin am Verwaltungsgericht Dr. Ritter
ehrenamtlicher Richter Dipl. Ingenieur (FH) Geißinger
ehrenamtlicher Richter Projektleiter Dr. Groskurt

für Recht erkannt:

Der Bescheid der Beklagten vom 26. Juni 2017 und der Widerspruchsbescheid vom 5. Februar 2018 werden aufgehoben.

Die Beklagte wird verpflichtet, unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut über Maßnahmen zur Beruhigung des fließenden Verkehrs und zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer in der Kaiserslauterer Straße in Bad Dürkheim zwischen der Einmündung Gaustraße/Eichstraße und der Bundesstraße 37 zu entscheiden.

Die Kosten des Verfahrens trägt die Beklagte.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die Beklagte darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe der festzusetzenden Kosten abwenden, wenn nicht die Gegenseite vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Tatbestand

Der Kläger begehrt die Verpflichtung der Beklagten, in der Kaiserslauterer Straße in Bad Dürkheim zwischen der Einmündung Gaustraße/Eichstraße und der Bundesstraße 37 verkehrsrechtliche Anordnungen zu treffen, die es ermöglichen, die Vorgaben der Straßenverkehrsordnung – StVO – für alle Verkehrsteilnehmer umsetzen zu können.

Der Kläger ist Eigentümer des Wohnanwesens Kaiserslauterer Straße 17 in Bad Dürkheim. Dieses liegt ca. 180 Meter östlich der Bundesstraße 37 und 110 Meter westlich der Ecke Gaustraße/Eichstraße. Die Kaiserslauterer Straße ist eine der ältesten Straßen in Bad Dürkheim. Die Häuserfronten verlaufen nicht einheitlich, sondern mit Versätzen des Abstandes zum Straßenrand. Es besteht ein variierendes Quergefälle im Straßenverlauf, da die Hauseingänge und Zufahrten zu den Höfen auf unterschiedlichen Höhen liegen. Der betreffende Bereich der Kaiserslauterer Straße zwischen der Einmündung Gaustraße/Eichstraße und der Bundesstraße 37 ist eine für den Gegenverkehr gewidmete Gemeindestraße, die als Tempo-30-Zone ausgestaltet ist. Weiter ist das Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt und ein Fahrverbot für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen mit Ausnahme von Anliegerverkehr angeordnet. Über die Kaiserslauterer Straße erfolgt der Produktions- und Belieferungsverkehr der „Vier Jahreszeiten Winzer eG“ als Anlieger mit einer Jahresproduktion in Höhe von etwa 5 Mio. Flaschen und einer Rebfläche von 640 Hektar. Die

Kaiserslauterer Straße geht jenseits der Ecke Gaustraße/Eichstraße in die Römerstraße über, in der die Beklagte eine Einbahnstraßenverkehrsregelung getroffen hat. Weitere Einbahnstraßenverkehrsregelungen finden sich in der von der Kaiserslauterer Straße abzweigenden Gartenstraße (Richtung Süden) und Eichstraße (Richtung Norden). Bezüglich des Straßenverlaufs der einzelnen Straßen im Umfeld des Anwesens des Klägers wird auf den von der Beklagten vorgelegten Stadtplan verwiesen.

Die Kaiserslauterer Straße befindet sich im Geltungsbereich des mit Satzung vom 30. Januar 1989 festgesetzten Sanierungsgebietes „Schwarzviertel“, „Insel“ und „Kaiserslauterer Straße“. Die Straße wurde in diesem Zusammenhang in dem genannten Teilbereich in der Zeit von Februar 2015 bis Februar 2016 umgestaltet und auch für den Gegenverkehr freigegeben. Hinsichtlich der Gestaltung des Straßenraumes führte die Beklagte das für die Innenstadt gewählte Konzept in der Kaiserslauterer Straße fort, d.h. die Gehwege wurden in Brauntönen gepflastert, die Fahrbahn wurde mit Ausnahme des verlängerten Einmündungsbereichs der Friedhofstraße in Asphalt ausgeführt. Die Rinne wurde in einem hellgrauen glatten Pflaster gestaltet, um die Abgrenzung von Fahrbahn und Gehweg zu verdeutlichen. Gehwege sind auf beiden Seiten der Fahrbahn vorhanden. An einigen Stellen wurden zusätzliche Poller installiert. Zugunsten einer Barrierefreiheit für ältere und behinderte Personen sowie Personen mit Kinderwagen verzichtete die Beklagte auf die halbabgesenkten Rundborde der Gehwege und schloss die Gehwege an die Fahrbahnrinne ohne Versatz niveaugleich an.

Die Kaiserslauterer Straße zwischen der Einmündung Gaustraße/Eichstraße und der Bundesstraße 37 hat eine Länge von etwa 290 m. Nach der Umgestaltung mit dem Ziel in der Regel eine nutzbare Fahrbahnbreite von 5 Meter Breite dem fließenden Verkehr zur Verfügung zu stellen, weist die Fahrbahn unterschiedliche Breiten im Verlauf auf. Die Fahrbahn ist auf einem Teilstück an der engsten Stelle zwischen den Anwesen Kaiserslauterer Straße 32 bzw. 31 und 30 bzw. 29A auf einer Länge von etwa 18 Meter ohne die beidseitig angebrachte Rinne 3,20 Meter breit. Im weiteren Verlauf beträgt die Fahrbahnbreite zwischen 3,90 Meter und 5,10 Meter. Im westlichen Übergangsbereich zur Anbindung der Kaiserslauterer Straße an die B 37 wurde eine bewusste Verengung der Fahrbahnbreite auf 3,40 Meter zwischen den

Rinnen hergestellt, damit der Begegnungsverkehr an dieser Stelle nur unter gegenseitiger Rücksichtnahme durchfahren kann und den Fahrzeugführern in Fahrtrichtung Innenstadt signalisiert wird, dass die Annäherung an einen beengten Verkehrsbereich erfolgt. Unter Einbeziehung der beidseitig vorhandenen Gehwege (zwischen ca. 0,5 Meter und 2 Meter) ist die Straße zwischen 6,60 Meter und 11,60 Meter breit.

Der Kläger war mit der Umgestaltungsmaßnahme nicht einverstanden und wandte sich mit mehreren Eingaben an die Beklagte. Mit Schreiben vom 9. Dezember 2015 teilte die Beklagte ihm mit, dass die Frage einer Einbahnregelung erst nach Inbetriebnahme der Straße im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes überprüft werden solle. Sollten sich Defizite in der Verkehrslenkung, Fußgängersicherheit oder Barrierefreiheit zeigen, würden entsprechende Gegenmaßnahmen auf den Prüfstand kommen.

Der Kläger forderte die Beklagte wiederholt dazu auf, aufgrund der gefährlichen Situation in der Kaiserslauterer Straße durch die Verkehrsführung nach der Umgestaltung der Straße eine Einbahnstraßenregelung einzuführen und die Fußgänger in der Kaiserslauterer Straße entsprechend der Vorgaben der StVO vor dem fahrenden Verkehr zu schützen. Mit Schreiben vom 18. Mai 2016 beantragte er wie folgt:

- „1. Die vom fahrenden Verkehr generell als Seitenstreifen interpretierten Fußgängerwege sind für den fahrenden Verkehr deutlich als Fußgängerwege kenntlich zu machen, damit die Fahrzeuge entsprechend der Straßenverkehrsordnung § 2 StVO die Fahrbahn nicht verlassen und die Fußgänger vor dem fahrenden Verkehr geschützt sind. Es ist ferner zu untersagen, die Pflasterrinnen zu befahren, weil bereits durch das Befahren der Rinnen ein hohes Gefährdungspotential darin besteht, dass Fußgänger von Außenspiegeln getroffen werden.
2. Wenn der erste Antrag nur durch die Einführung eines einbahnigen Verkehrs realisiert werden kann, dann ist die einbahnige Regelung als konsequent zeitnah umzusetzen, da bereits schon mehrere Unfälle wegen des Befahrens der Fußgängerwege bzw. Pflasterrinnen aktenkundig sind.
3. Durch geeignete (Bau-)Maßnahmen ist zu verhindern, dass die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h derartig überschritten wird, wie das im jetzigen Zustand der Fall ist. Die Einhaltung dieser Höchstgeschwindigkeit ist permanent zu kontrollieren auf dem gesamten Straßenabschnitt zwischen B 37 und Gau-/Eichstraße.
4. Die gefährlichen Einbauten zur Verengung der Fahrbahn an der Einfahrt

zum Arbeitsamt sind derart umzugestalten, dass Beschädigungen an den Fahrwerken von Autos, die schon mehrfach stattgefunden haben, nicht mehr möglich sind. Zur Reduzierung der Geschwindigkeit sind andere geeignete Maßnahmen anzubringen bzw. zu ergreifen. 5. Die 3 Parkplätze sind abzuschaffen, da sie nicht wie beabsichtigt zu einer Geschwindigkeitsreduzierung geführt haben, sondern vielmehr zu Abgas- und Lärmbelastigungen und Staus, da 40-Tonner auf- und abwärts in den Engstellen regelmäßig steckenbleiben.“

Am 7. Dezember 2016 erhob der Kläger beim Verwaltungsgericht Neustadt eine Feststellungsklage (VG Neustadt, 4 K 1094/16.NW) und beantragte am 27. Dezember 2016 Eilrechtsschutz (VG Neustadt, 4 L 1167/16.NW). Er beantragte im einstweiligen Rechtsschutzverfahren sinngemäß, die Beklagte im Wege einer einstweiligen Anordnung zu verpflichten, Maßnahmen zur tatsächlichen Beruhigung des fließenden Verkehrs in der Kaiserslauterer Straße in Bad Dürkheim zwischen der Einmündung Gaustraße/Eichstraße und der Bundesstraße 37 zu treffen und in dem genannten Bereich eine Einbahnstraßenverkehrsregelung einzuführen. Zur Begründung führt er aus, die Beklagte sei als Trägerin der Straßenbaulast verpflichtet, straßenbautechnische bzw. verkehrstechnische Verhältnisse zu schaffen, die es ermöglichen, die verkehrstechnischen und -rechtlichen Vorgaben der §§ 2 und 25 StVO für alle Verkehrsteilnehmer umsetzen zu können. Die Beklagte betreibe die Kaiserslauterer Straße zwischen Gaustraße und B 37 im Gegenverkehr, obwohl die Fahrbahn für diesen Gegenverkehr keine ausreichende Breite aufweise. Alleine schon wegen der Breite der Fahrzeuge (mit Außenspiegeln PKW 2,00 - 2,20 Meter, LKW 2,70 - 2,80 Meter) und ohne Ansatz von Sicherheitsabständen gehe rein rechnerisch daraus hervor, dass die Fahrbahnbreite für viele Begegnungsvarianten nicht ausreiche und Fußgänger auf den höhengleich zur Fahrbahn angelegten Gehwegen hochgradig gefährdet seien, von Fahrzeugen bei Gegenverkehr angefahren zu werden. Auch im Bereich der Parkplätze vor den Gebäuden Nr. 13 und Nr. 9 werde vehement über die Gehwege gefahren. Er sei seit der Neugestaltung der Straße bereits 6 Mal angefahren worden. Die Sperrung der Straße für eine Verkehrsrichtung sei zumutbar, da diese Verkehrsrichtung durch einfache Änderungen und für alle Verkehrsteilnehmer vollkommen gefahr- und problemlos über die Eichstraße geführt werden könne.

Mit Beschluss vom 11. Januar 2017 hat das Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße – 4 L 1167/16.NW – den Eilrechtsschutzantrag des Klägers abgelehnt. Zur Begründung wurde im Wesentlichen ausgeführt, dass dem Kläger ein subjektives öffentliches Recht auf Durchführung weiterer Straßenbaumaßnahmen in der Kaiserslauterer Straße als Anlieger nicht zustehe. Bei summarischer Prüfung sei auch nicht ersichtlich, dass die Einführung einer Einbahnstraßenregelung nach § 45 Abs. 1 i. V. m. Abs. 9 StVO als einzige richtige Behördenentscheidung in Betracht komme und jede andere verkehrsregelnde Maßnahme ermessensfehlerhaft und unzumutbar wäre. Es erscheine angezeigt, dass sich die Beklagte zunächst mit dem Begehren des Klägers in einem eigenständigen Verwaltungsverfahren auseinandersetze und in diesem Rahmen eine Ermessensentscheidung gemäß § 45 Abs. 1 i. V. m. Abs. 9 StVO auf der Grundlage der aktuellen Sachlage treffe.

Die Feststellungsklage des Klägers (VG Neustadt, 4 K 1094/16.NW) erklärten der Kläger und die Beklagte übereinstimmend für erledigt, nachdem die Beklagte erklärt hatte, über den Antrag des Klägers nach § 45 Abs. 1 i. V. m. Abs. 9 StVO bis spätestens 1. Juli 2017 förmlich zu entscheiden.

Mit E-Mail vom 17. Mai 2017 forderte der Kläger die Beklagte auf, entsprechend der Erklärung der Beklagten im für erledigt erklärten Klageverfahren über seine mit Schreiben vom 18. Mai 2016 gestellten Anträge zu entscheiden.

Mit Bescheid vom 26. Juni 2017 lehnte die Beklagte die Ausweisung der Kaiserslauterer Straße als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Innenstadt ab. Eine Alternative zur bestehenden Gegenverkehrsregelung bestehe nicht. Die Kaiserslauterer Straße sei eine der wichtigsten innerörtlichen Haupterschließungsstraßen. Eine Einbahnstraße sei entsprechend der Feststellungen im Verkehrsentwicklungsplan 2005 keine Option, da Schleichverkehr im Bereich Friedhofstraße und der Limburgstraße vermieden werden solle. Entlastungen der Kaiserslauterer Straße könnten nicht erzielt werden. Insbesondere für die stadtauswärtsfahrenden Schwerlastzüge der „Vier Jahreszeiten Winzer eG“ gebe es keine geeignete Alternative zur Kaiserslauterer Straße. Aufgrund der vorhandenen Straßenquerschnitte würden Limburgerstraße und Friedhofstraße ausscheiden. Auch die Eichstraße sei aufgrund der Fahrbahnbreite und der Tatsache, dass diese in einer nicht sehr übersichtlichen Form in die Weinstraße Nord einmünde, nicht leistungsfähig genug, um den stadtauswärts

führenden Verkehr aufzunehmen. Zudem gebe es hier erhebliche Fußgängerströme der naheliegenden Pestalozzischule und der Kindertagesstätte „Kinder an der Isennach“. In der Eichstraße würde sich auch die Sporthalle des Turnvereins 1836 Bad Dürkheim e.V. befinden, die auch für den Schulsport genutzt werde. Es sei anzuerkennen, dass die Sicherheit für Fußgänger in der Kaiserslauterer Straße nicht optimal sei. Diese sei jedoch als nicht kritisch zu bewerten. Mit der vom Kläger begehrten Verlagerung des stadtauswärts fahrenden Kraftfahrzeugverkehrs in die Eichstraße würde eine erheblich größere Gefährdung der schwächsten Verkehrsteilnehmer, der Kindergarten- und Grundschulkinder, geschaffen. Bei der Polizeiinspektion habe es – mit Ausnahme des Klägers – keine Anzeigen von weiteren Fußgängern aufgrund der Situation in der Kaiserslauterer Straße gegeben. Durch die Umgestaltung der Kaiserslauterer Straße sei im Rahmen des Möglichen die Sicherheit der Fußgänger durch die Vergrößerung der Gehwegbreiten in vielen Bereichen erhöht worden. Auch für behinderte Personen habe sich die Situation verbessert, da diese aufgrund der Barrierefreiheit leichter die Straße überqueren könnten. In Einbahnstraßen sei regelmäßig festgestellt worden, dass sich die Fahrgeschwindigkeit deutlich erhöhen würde, weil die Fahrzeugführer nicht auf Gegenverkehr achten müssten.

Mit Schreiben vom 19. Juli 2017 erhob der Kläger Widerspruch gegen den Bescheid der Beklagten vom 26. Juni 2017. Zur Begründung wiederholte er sein bisheriges Vorbringen und führte weiter aus, dass die Beklagte die konkreten Verhältnisse in der Kaiserslauterer Straße, insbesondere auch unter Berücksichtigung des täglichen Schwerlastverkehrs für Anwohner, Fußgänger und Radfahrer, unter straßenverkehrsrechtlichen Sicherheitsaspekten nicht konkret gewürdigt habe. Die Beklagte argumentiere fehlerhaft allein mit straßenbezogenen Planungen und Verkehrszählungen. Die Kaiserslauterer Straße könne als enge allgemeine Wohnstraße einen Gegenverkehr mit mehr als 7.300 Fahrzeugen/Tag nicht ohne erhebliche Gefährdung der Anwohner und Fußgänger aufnehmen. Entscheidender noch als die Größenordnung des Durchgangsverkehrs sei die Tatsache, dass aufgrund der Enge in der Straße die Fahrzeuge häufig nicht aneinander vorbeifahren könnten und zum größten Teil die Gehwege als Seitenstreifen mitbenutzen würden. Dies habe die Beklagte unter verkehrssicherheitsrechtlichen Aspekten nicht gewürdigt. Durch zahlreiche Anwohnerschreiben sei sie wiederholt auf die Gefahrensituationen hingewiesen worden. Nach § 2 Abs. 1 StVO sei das Befahren von Seitenstreifen für

Fahrzeugführer verboten. Gehwege seien nicht Bestandteil der Fahrbahn. Deshalb müsse der öffentliche Verkehr durch die Beklagte so geregelt und geleitet werden, dass das Befahren der Gehwege durch die Fahrzeuge nicht erfolge. Entgegen § 5 StVO könne ein Fahrzeug auch keinen ausreichenden Sicherheitsabstand zu einem Fußgänger auf einem Gehweg einhalten. Diese Gefährdungslage bestehe unabhängig von der erlaubten Höchstgeschwindigkeit. Die Fahrzeuge würden trotz der beengten Verhältnisse häufig deutlich schneller als 30 km/h fahren. Die Gegenverkehrsregelung dürfe aufgrund dieser gegen §§ 2, 5 StVO verstoßenden massiven Gefährdungslage nicht aufrechterhalten bleiben. Alternative Verkehrsführungen seien auch über die Eichstraße/Gerberstraße/Römerstraße möglich. Da im Bereich der beiden Parkplätze die Gehwege durch die Fahrzeuge mitbenutzt werden würden und ausreichende Sicherheitsabstände nicht eingehalten werden würden, seien diese zu beseitigen. Durch geeignete Sicherheitsmaßnahmen sei sicherzustellen, dass die Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten werde und für Radfahrer sowie Fußgänger ein Mindestmaß an Sicherheit bestehe.

Mit Widerspruchsbescheid des Kreisrechtsausschusses der Beklagten vom 5. Februar 2018 wurde der Widerspruch des Klägers zurückgewiesen. Zur Begründung wurde im Wesentlichen ausgeführt, dass die Ausweisung einer Einbahnstraße in der Kaiserslauterer Straße nicht notwendig sei. Es werde anerkannt, dass die Situation in der Kaiserslauterer Straße für die schwächeren Verkehrsteilnehmer nicht unproblematisch sei. Da die Bebauung der Kaiserslauterer Straße historisch gewachsen sei, sei die Beklagte gezwungen gewesen, sich bei der Neugestaltung der Straße an den vorhandenen Gebäuden zu orientieren. Deshalb habe zulässigerweise ausnahmsweise von den in den Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen empfohlenen Breiten abgewichen werden dürfen. Die Erstellung von Verkehrsentwicklungsplänen erfolge im öffentlichen Interesse. Die Kaiserslauterer Straße habe eine bedeutende Erschließungsfunktion für das Stadtgebiet. Die Verkehrssituation, die Verkehrsbelastung und die Probleme für die einzelnen Verkehrsteilnehmer seien durch die Beklagte richtig erkannt worden und hieraus die notwendigen Konsequenzen gezogen worden. Es sei eine Geschwindigkeitsbegrenzung in Höhe von 30 km/h angeordnet worden. Die festen Stellplatzanordnungen seien eingerichtet worden, um die Fahrgeschwindigkeiten zu minimieren. Die Verkehrsteilnehmer müssten in der Kaiserslauterer Straße aufgrund der besonderen Verkehrssituation besondere Rücksicht aufeinander nehmen. Auch Fußgänger kämen ohne ständige

Aufmerksamkeit nicht aus. Dies gelte insbesondere auch für den Fall, dass im Begegnungsverkehr der Fußweg in Anspruch genommen werden müsse. In diesem Bereich sei die Kaiserslauterer Straße in ihrem Verlauf gut überschaubar und auch für Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmer gut einsehbar. Die vom Kläger geltend gemachten häufigen Geschwindigkeitsüberschreitungen könnten die Einführung einer Einbahnstraße nicht rechtfertigen. Es sei vielmehr erforderlich durch häufige Geschwindigkeitskontrollen darauf hinzuwirken, dass die vorgeschriebene Geschwindigkeit grundsätzlich beachtet werde. Die Einführung einer Einbahnstraße würde dazu führen, dass sich der Verkehr stadtauswärts auf die Eichstraße verlagern würde. Dies betreffe auch den Schwerlastverkehr des Winzervereins „Vier Jahreszeiten Winzer eG“. Die Strecke über die Kaiserslauterer Straße sei die kürzeste Verbindung zur B 37. In der Eichstraße würde es aufgrund des wesentlich höheren Fußgängerverkehrs zu größeren Problemen und Gefahren für viele Fußgänger kommen. Der Verlauf der Eichstraße stelle sich für Schwerlastverkehr auch als äußerst ungünstig dar, da er äußerst schmal, unübersichtlich und für Lastkraftwagen nicht geeignet sei. Deshalb sei in dem betreffenden Teilstück der Kaiserslauterer Straße im besonderen Maße die Rücksicht aller Verkehrsteilnehmer gefragt.

Am 5. März 2018 hat der Kläger Klage erhoben. Zur Begründung wiederholt er sein bisheriges Vorbringen und trägt ergänzend vor, dass die Beklagte bislang ausschließlich über den Antrag zu Nr. 2 im Schreiben vom 18. Mai 2016 entschieden, aber zu den übrigen Anträgen sich bislang nicht geäußert habe. Die Einführung einer Einbahnstraße sei nur für den Fall beantragt worden, dass keine andere Lösung des Problems gefunden werden könne. Die Regelungen der StVO würden bundesweit gelten und dürften durch das von der Beklagten gewählte Verkehrskonzept nicht außer Kraft gesetzt werden. Das Befahren von Gehwegen und Fahrrinnen durch Fahrzeuge sei nach § 2 StVO verboten und dürfe durch die Beklagte nicht gestattet werden. Auch die wichtige Erschließungsfunktion der Straße könne dieses ordnungswidrige Verhalten nicht rechtfertigen. Die Fahrzeuge würden auch nicht nur kurzfristig auf die Gehwege ausweichen, sondern seien gezwungen bei Gegenverkehr über große Strecken auf den Fußgängerwegen zu fahren. Dieser rechtswidrige gefährliche Zustand werde durch die Verkehrsplanung der Beklagten verursacht und trotz massiver Gefährdung der Anwohner und Fußgänger aufrechterhalten. Die einfachste Lösung, dieser Gefahr zu begegnen, wäre die Einrichtung des einbahnigen Verkehrs in der Eichstraße ab der Kreuzung Kaiserslauterer Straße bis

zur Kreuzung Schlachthaus-/Gerberstraße. Weder die Pestalozzischule noch der Kindergarten würde sich in der Eichstraße befinden, sondern in der Gerberstraße. Die Turnhalle in der Eichstraße sei durch einen breiten Gehweg und durch eine Parkplatzeihe vom Verkehr abgetrennt. Die Eichstraße sei auch breiter als die Kaiserslauterer Straße. Insgesamt sei er bereits 9 Mal als Fußgänger in der Kaiserslauterer Straße angefahren worden.

Der Kläger beantragt,

den Bescheid der Beklagten vom 26. Juni 2017 und den dazu ergangenen Widerspruchsbescheid vom 5. Februar 2018 aufzuheben und die Beklagte zu verpflichten, unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut über Maßnahmen zur Beruhigung des fließenden Verkehrs und zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer in der Kaiserslauterer Straße in Bad Dürkheim zwischen der Einmündung Gaustraße/Eichstraße und der Bundesstraße 37 zu entscheiden.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzulehnen.

Sie führt aus, dass der niveaugleiche Ausbau der Kaiserslauterer Straße mit dem Ziel erfolgt sei, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Die vor dem Umbau teilweise äußerst schmalen, mit Hochborden zur Fahrbahn abgegrenzten Gehwege hätten ein Begehen mit Kinderwagen, Rollatoren oder Rollstühlen nicht zugelassen; es habe an diesen Stellen auf die Straße ausgewichen werden müssen. In der gesamten Innenstadt habe sie mit der gewählten Gestaltung positive Erfahrungen gemacht, besondere Probleme, insbesondere Sicherheitseinschränkungen für Fußgänger, seien nicht bekannt geworden. Die Fahrbahn sei optisch klar erkennbar vom Gehwegbereich abgetrennt. Es werde nicht verkannt, dass die Verhältnisse für Fußgänger, Personen mit Kleinkindern, behinderte und alte Menschen nicht optimal seien. Breitere Gehwege ließen sich aufgrund der vorgefundenen Verhältnisse aber nicht schaffen. An einer besonders problematischen Stelle seien flankierende Gestaltungsmaßnahmen ergriffen worden, indem mehrere Poller eingebaut worden seien. Ein gleichzeitiges Passieren von Fahrzeugen sei dort nicht möglich.

Es werde eingeräumt, dass die vom Kläger eingereichten Filmaufnahmen sicherlich keine wünschenswerten, aber auch keine untypischen Verkehrssituationen in innerstädtischen beengten Bereichen zeigen würden. Stehe eine ausreichende Fahrbreite in der Kaiserslauterer Straße im Begegnungsverkehr nicht zur Verfügung, müssten an diesen Stellen die Gehwege durch den fahrenden Verkehr teilweise mitbenutzt werden. Dies treffe auch für viele weitere Straßen des Innenstadtbereichs zu. In innerstädtischen beengten Bereichen komme es im Begegnungsverkehr auch immer zu temporären Rückstaus. Ein Beibehalten der Befahrung der Straße im Gegenverkehr sei erforderlich für die Sicherheit und Rettungswege, die Erschließung der Kernstadt und die Vermeidung der Verlagerung von Verkehr auf Anliegerstraßen und kleine Nebenstraßen. Durch verkehrsberuhigende Maßnahmen in den an die Kaiserslauterer Straße angrenzenden Straßen (u. a. Eichstraße, Römerstraße) sei der Verkehr in der Vergangenheit reduziert worden und werde sich zukünftig weiter reduzieren.

Die Strecke über die Kaiserslauterer Straße stelle für den Produktions- und Belieferungsverkehr der „Vier Jahreszeiten Winzer eG“ die kürzeste Verbindung zur B 37 dar. Die während der Umgestaltungszeit der Kaiserslauterer Straße ausgewiesene Streckenführung über Gaustraße/Eichstraße/Weinstraße Nord habe sich aufgrund der damit verbundenen starken Einschränkungen für Fußgänger im Bereich der Eichstraße aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nur als Notlösung und nicht als dauerhafte Alternativstrecke gezeigt. Während der Bauphase mussten beide Gehwege der Eichstraße für den fahrenden Verkehr in Anspruch genommen werden und die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/h abgesenkt werden. Die Aussage des Klägers, der stadtauswärts fahrende Kraftfahrzeugverkehr könne gefahr- und problemlos durch die Eichstraße geführt werden, treffe nicht zu. Bei der Kindertagesstätte „Kinder an der Isenach“ in der Gerberstraße 12 handele es sich um die größte Kindertagesstätte in Bad Dürkheim mit 11 Gruppen und insgesamt 212 Kindern.

Auch nach der Neukonzeption der Kaiserslauterer Straße würden der Beklagten keine Informationen vorliegen, wonach eine Gefahrenlage bestehen würde, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs erheblich übersteigen würde. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h werde eingehalten. Zusätzlich seien bauliche Maßnahmen umgesetzt worden, um

die Fahrzeugführer zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit anzuhalten. So sei die Asphaltdecke des Straßenbelags an drei Stellen durch Pflasterungen unterbrochen. Zusätzlich seien feste Stellplatzanordnungen und eine Verkehrsinsel errichtet worden.

Am 16. April 2019 beschloss der Stadtrat der Beklagten ein neues klimafreundliches Mobilitätskonzept. Die Kaiserslauterer Straße ist in diesem Konzept als sog. Schlüsselprojekt bezeichnet, d. h. als ein Projekt, das sich „noch in der Diskussion befinde und einer weitergehenden Untersuchung“ bedürfe, bevor konkrete Maßnahmen getroffen werden könnten. Im Einzelnen ist für die Kaiserslauterer Straße ausgeführt, dass die Straße einen schmalen Straßenraum aufweise. Die 4,50 Meter breite Fahrbahn sei durch eine niveaugleiche Rinne abgegrenzt. Konfliktsituationen würden sich bei Begegnungsverkehr oder Schwerlastverkehr für den Fußverkehr ergeben, da der Kraftfahrzeugverkehr in den Seitenraum ausweichen müsse. Zur Vermeidung dieser Konfliktsituation und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werde eine Einbahnstraßenregelung stadteinwärts vorgeschlagen. Ergänzend sollten Fahrgassenversätze (z. B. durch Parkstände oder Blumenkübel) vorgesehen werden, um einer Erhöhung des Geschwindigkeitsniveaus entgegenzuwirken. Dabei sei auch die eventuelle Reduktion des Schwerlastverkehrs bei einer Produktionsverlagerung bei der weiteren Prüfung zu berücksichtigen.

Die Beklagte teilte mit Schriftsatz vom 10. Mai 2019 mit, dass in den bisherigen konzeptionellen Modellbetrachtungen die weiteren Auswirkungen nicht umfassend hätten abgewogen werden können. Eine eindeutige Entscheidung für oder gegen ein Einbahnstraßensystem habe deshalb noch nicht getroffen werden können. Entsprechend der im neuen Mobilitätskonzept vorgeschlagenen Vorgehensweise würden weitergehende Untersuchungen innerhalb der nächsten drei Jahre durchgeführt werden. Alternative Maßnahmen der Verkehrsführung seien erneut geprüft worden. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile würden diese nicht in Betracht kommen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die Gerichtsakten 4 L 1167/17.NW, 4 K 1094/16 sowie die zwischen den Beteiligten gewechsel-

ten Schriftsätze und den Inhalt der Behörden- und Widerspruchsakten Bezug genommen. Im Übrigen wird auf die Sitzungsniederschrift vom 20. Mai 2019 verwiesen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist begründet.

Der Kläger hat einen Anspruch auf eine erneute ermessensfehlerfreie Entscheidung der Beklagten über Maßnahmen zur Beruhigung des fließenden Verkehrs und zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer in dem streitgegenständlichen Teilabschnitt der Kaiserslauterer Straße. Die Beklagte hat über die Anträge des Klägers im Schreiben vom 18. Mai 2016 mit Bescheid vom 26. Juni 2017 und mit Widerspruchsbescheid vom 5. Februar 2018 ermessensfehlerhaft entschieden und dadurch den Kläger in seinen Rechten verletzt, § 113 Abs. 5 Satz 2 Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO

–.

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. Das gleiche Recht haben sie nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 5 StVO unter anderem hinsichtlich der zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen. Nach § 45 Abs. 1b Nr. 3 und Nr. 4 StVO treffen die Straßenverkehrsbehörden auch die notwendigen Anordnungen zur Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen sowie zur Erhaltung der Sicherheit oder Ordnung in diesen Bereichen. Gemäß § 49 Abs. 9 Satz 1 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Gefahrenzeichen dürfen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss, § 49 Abs. 9 Satz 2 StVO. Nach § 49 Abs. 9 Satz 3 StVO dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine

Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Aus § 45 Abs. 1 i.V.m. Abs. 9 StVO kann dem Einzelnen ein Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung über Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bzw. zur Sicherheit des Fußgängerverkehrs zustehen, wenn die Verletzung seiner öffentlich-rechtlichen Individualinteressen in Betracht kommt. Dieser grundsätzlich auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung der Behörde begrenzte Anspruch kann sich in Ausnahmefällen zu einem Rechtsanspruch auf Erlass einer bestimmten verkehrsregelnden Anordnung verdichten. Nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG gehört zum Schutzbereich der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs im Sinne des § 45 Abs. 1 StVO auch das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit eines Verkehrsteilnehmers und des Eigentums. Soweit eine durch den Straßenverkehr verursachte Gefährdung dieser Rechtsgüter in Frage steht, dient § 45 Abs. 1 StVO nicht nur den öffentlichen Interessen, sondern auch dem eigenen Recht desjenigen, vom den die drohenden Nachteile abgewendet werden sollen (s. BVerwG, Beschluss vom 23. April 2013 – 3 B 59/12 – Rn. 6 f., juris; vgl. a. bereits BVerwG, Beschluss vom 3. Juli 1986 – 7 B 141/85 – Rn. 3, juris unter Bezugnahme auf BVerwG, Urteil vom 4. Juni 1986 – 7 V 76/84 – Rn. 10, juris). Dazu gehört ferner im Vorfeld der Grundrechte der Schutz vor Einwirkungen des Straßenverkehrs, die das nach allgemeiner Anschauung zumutbare Maß übersteigen (s. BVerwG, Urteil vom 4. Juni 1986 – 7 V 76/84 – Rn. 10, juris; OVG RP, Urteil vom 24. Mai 2012 – 7 A 10976/11 – Rn. 27, juris). Bei derart hochrangigen Rechtsgütern wie Leib, Leben und Gesundheit ist ein behördliches Einschreiten bereits bei einer geringeren Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts zulässig und geboten. Eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit wird daher von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO nicht gefordert (s. BVerwG, Urteil vom 23. September 2010 – 3 C 37/09 –, Rn. 27, juris).

Tatbestandsvoraussetzung für Einschränkungen des fließenden Verkehrs nach § 45 Abs. 1, Abs. 1b Nr. 3 und Nr. 4 i.V.m. Abs. 9 StVO ist eine Gefahrenlage, die auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist und das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich

übersteigt, setzt eine konkrete Gefahr voraus, die auf besonderen örtlichen Verhältnissen beruht. Die danach erforderliche qualifizierte Gefahrenlage bestimmt sich nicht allein nach der Verkehrsdichte im fraglichen Bereich, sondern wird von einer Gemengelage verschiedener Faktoren beeinflusst, so unter anderem von der Breite und dem Ausbauzustand der für dem Fahrzeug- und Fußgängerverkehr zur Verfügung stehenden Fläche, den Ausweichmöglichkeiten, der Inanspruchnahme von Flächen durch parkende Fahrzeuge und deren Auswirkungen auf den Verkehr, der Übersichtlichkeit der Streckenführung, der Verteilung des Verkehrs über den Tag und der Anteil des Schwerlastverkehrs (s. BVerwG, Beschluss vom 23. April 2013 – 3 B 59/12 – Rn. 9, juris; OVG RP, Urteil vom 25. August 2016 – 7 A 10885/14 – Rn. 25 ff., juris).

Vorliegend ist entgegen der Ansicht der Beklagten im betreffenden Teilabschnitt der Kaiserslauterer Straße eine auf den örtlichen Verhältnissen beruhende erhebliche qualifizierte Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 1, 1b Nr. 3 und Nr. 4 i.V.m. Abs. 9 StVO gegeben, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von Leib und Leben der Straßenverkehrsteilnehmer, insbesondere der Fußgänger, in einem erheblichen Maße übersteigt. Diese erhebliche qualifizierte Gefahrenlage ergibt sich sowohl aus der Verkehrsdichte und der Streckenführung als auch aus dem Ausbauzustand der Straße.

Der Straßenabschnitt weist im innerstädtischen Bereich eine sehr hohe Verkehrsdichte, insbesondere auch mit Schwerlastverkehr, auf. In der Präsentation vom 15. November 2018 des zur Ausarbeitung des neuen Mobilitätskonzeptes der Beklagten beauftragten Gutachters Herr Christoph Schulze, PTV Transport Consult GmbH, sowie im vom Gemeinderat am 16. April 2019 neu beschlossenen Mobilitätskonzept wird ausgeführt, dass der betreffende Straßenabschnitt mit mehr als 20 % des Durchgangsverkehrs als Haupterschließungsstraße und zwischen 3750 und 4090 Fahrzeugen/Tag stark belastet sei. Die zwischen 3. bis 10. Dezember mittels Seitenradarmesssystem SDR Traffic durchgeführte Geschwindigkeitsmessung in beide Fahrtrichtungen führt als gezählte Fahrzeuge an der Kaiserslauterer Straße Nr. 14 werktags zwischen 2396 und 4910 Personenkraftwagen sowie zwischen 27 und 91 Lastkraftwagen auf.

Die in dem Straßenabschnitt angeordnete Höchstgeschwindigkeit in Höhe von 30 km/h wird in beide Fahrrichtungen häufig überschritten. So ergab die Geschwindigkeitsmessung der Beklagten mittels Geschwindigkeitsdisplay „Viasis Vario“ zwischen dem 2. bis 13. November 2018 Geschwindigkeitsübertretungen in Höhe von durchschnittlich 15,86 % der Fahrzeugführung und in Höhe von 19,25 % zwischen dem 14. bis 30. November 2018. Zwischen dem 3. bis 10. Dezember 2018 ergaben die Messungen der Beklagten mittels Seitenradarmesssystem SDR Traffic Geschwindigkeitsüberschreitungen in Höhe von durchschnittlich 38,5 % der Fahrzeugführer. An einzelnen Tagen, wie am 5. und 7. Dezember 2018, wurde eine Geschwindigkeitsüberschreitung von 47 bis 49 % der Fahrzeugführer gemessen sowie am 4., 8., 9. und 10. Dezember 2018 in Höhe von mehr als 50 %.

Die Kaiserslauterer Straße hat zwischen der Einmündung Gaustraße/Eichstraße und der Bundesstraße 37 eine Länge von 290 Meter. Der historisch gewachsene Straßenverlauf ist durch zwei Krümmungen im Gesamtverlauf nicht vollständig einsehbar und überschaubar. Die Fahrbahn weist an der engsten Stelle ohne die beidseitig angebrachte Rinne auf einer Länge von etwa 18 Metern eine Fahrbahnbreite von nur 3,20 Meter auf. Im weiteren Verlauf beträgt die Fahrbahnbreite zwischen 3,90 Meter und 5,10 Meter. Auch die beidseitig neben den Fahrbahnrippen verlaufenden Gehwege sind im Verlauf unterschiedlich breit (zwischen 0,5 Meter und 2 Meter).

Zwischen den Beteiligten ist es unstrittig, dass im Begegnungsverkehr ein gleichzeitiges Passieren der Fahrzeuge, jedenfalls mit einem Schwertransporter, einem Sprinter oder einem Bus, aufgrund der geringen Fahrbahnbreite nicht möglich ist und die nicht durch Poller abgesperrten Teile der Gehwege regelmäßig über mehrere Meter hinweg im Begegnungsverkehr durch Personenkraftwagen teilweise und durch Schwerlasttransporter vollständig befahren werden. Auch die durch den Kläger angefertigten und zur Akte gereichten Lichtbildaufnahmen sowie die in der mündlichen Verhandlung in Augenschein genommenen Filmaufnahmen zeigen wiederholt Szenen in denen im Begegnungsverkehr mit einem Schwerlasttransporter bzw. Sprinter aber auch beim Begegnungsverkehr mit zwei Personenkraftwagen die Gehwege teilweise oder vollständig über mehrere Meter hinweg befahren werden. Ausweichflächen für Fußgänger bestehen lediglich in den vereinzelt Bereichen, in denen die Beklagte Poller installiert hat. Beim größten Teil des Gehwegverlaufs

ist eine Ausweichfläche für Fußgänger bei einer Inanspruchnahme der Gehwege durch Fahrzeuge im Begegnungsverkehr nicht vorhanden. Die Fahrbahn wird an den beiden Stellen mit festen Stellplatzanordnungen zusätzlich verengt mit der Folge, dass der dem Parkplatz gegenüberliegende Gehweg durch den fahrenden Verkehr teilweise bzw. vollständig befahren wird.

Eine konkrete Gefahrensituation erwächst auch aus dem in Höhe des Anwesens Kaiserslauterer Straße 17 angebrachten Poller, da der enge Abstand zwischen der Hauswand und dem Poller eine Nutzung des Gehweges für Personen mit Kinderwagen oder Rollatoren oder Rollstuhlfahrer nicht ermöglicht und diese Personen an dieser Stelle die Fahrbahn der Straße, die eine hohe Verkehrsdichte und einen erhöhten innerstädtischen Schwerlastverkehr aufweist, nutzen müssen.

Aus dem Umstand, dass es sich nach Mitteilung der Polizeidirektion Neustadt/Weinstraße vom 9. März 2017 bei dem betreffenden Streckenabschnitt nach Erkenntnissen der Polizeibehörde um keine Unfallhäufungsstelle bzw. Unfallhäufungslinie handeln würde, folgt nichts anderes. Die Beklagte hat nach § 45 Abs. 1, Abs. 1b Nr. 3 und Nr. 4 i.V.m. Abs. 9 StVO bereits ab dem Zeitpunkt des Bestehens einer qualifizierten Gefahrenlage und nicht erst bei Eintritt eines Schadens ermessensfehlerfrei über geeignete Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu entscheiden. Unter Berücksichtigung, dass es um die Abwehr von Gefahren für die hochrangigen Rechtsgüter Leib und Leben geht, ist nach allgemeinen Grundsätzen des Gefahrenabwehrrechts ein behördliches Einschreiten bereits bei einer geringen Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts zulässig und geboten. Eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts oder ein tatsächlicher Eintritt eines Schadens ist von § 45 Abs. 1, Abs. 1b Nr. 3 und Nr. 4 i.V.m. Abs. 9 StVO nicht gefordert (s. BVerwG, Urteil vom 23. September 2010 – 3 C 37/09 – Rn. 27, juris; OVG RP, Urteil vom 25. August 2016 – 7 A 10885/14 – Rn. 24, juris).

Aufgrund der erheblichen qualifizierten Gefahrenlage im betreffenden Teilabschnitt der Kaiserslauterer Straße, insbesondere für Fußgänger, ist das Entschließungsermessen der Beklagten auf Null reduziert. Nach § 45 Abs. 1, Abs. 1b Nr. 3 und Nr. 4 i.V.m. Abs. 9 StVO hat sie geeignete Maßnahmen zur tatsächlichen Beruhigung des

fließenden Verkehrs und zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu treffen. Vorliegend kommen mehrere Maßnahmen zur Begegnung der erheblichen Gefahrenlage in Betracht, wie etwa die Einführung einer Einbahnstraßenregelung, einer Ampelschaltung, die jeweils eine Fahrtrichtung freigibt, oder auch eine (ggf. temporären) vollständige Abgrenzung der Gehwege durch Sicherheitsbarken eventuell jeweils kombiniert mit einer weiteren deutlichen Absenkung der Höchstgeschwindigkeit, weiteren Einschränkungen des Schwerlastverkehrs und/oder der Aufhebung der Stellplatzanordnungen. Insoweit steht der Beklagten ein Auswahlermessen hinsichtlich der zu ergreifenden Maßnahmen zu.

Rechtsfehlerhaft hat die Beklagte angenommen, dass aufgrund der historisch gewachsenen Streckenführung der Straße im Begegnungsverkehr die Gehwege durch die Fahrzeuge zusätzlich zur Fahrbahn regelmäßig befahren werden können und alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere auch der Fußgängerverkehr, im Begegnungsverkehr zur gegenseitigen Rücksichtnahme verpflichtet seien und deshalb keine weiteren Maßnahmen durch die Beklagte derzeit zu treffen seien.

Zwar kann eine – wie vorliegend deutliche – Abweichung von den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen grundsätzlich empfohlenen Fahrbahn- und Gehwegbreiten bei einer historisch gewachsenen Struktur straßenrechtlich zulässig sein (vgl. für den betreffenden Straßenabschnitt bereits VG Neustadt, Beschluss vom 11. Januar 2017 – 4 L 1167/16 – Rn. 41 f., juris). Die Vorgaben der StVO sind indes auch in historisch gewachsenen Straßen durch alle Verkehrsteilnehmer zu befolgen und als verbindliches Bundesrecht auch durch die Beklagte bei der Ausübung ihres Auswahlermessens nach § 45 Abs. 1, Abs. 1b Nr. 3 und Nr. 4 i.V.m. Abs. 9 StVO zu beachten.

Nach § 2 Abs. 1 Satz 1 StVO müssen Fahrzeuge die Fahrbahn benutzen. Kein Bestandteil der Fahrbahn sind die Seitenstreifen, die auch Gehwege beinhalten, § 2 Abs. 1 Satz 2 StVO. Eine Ausnahme von diesem Verbot für Fahrzeuge auf Gehwegen zu fahren, ist im Begegnungsverkehr nicht anerkannt. Ein Fußgänger muss auf einem Gehweg nicht mit Gefährdungen durch Fahrzeuge rechnen (vgl. Hentschel König/Dauer, 44. Aufl. 2017, § 2 StVO, Rn. 29). Dies hat auch der Verordnungsgeber in der Begründung zur Einführung des Begriffs des „Seitenstreifen“ in § 2 Abs. 1

Satz 2 StVO ausdrücklich klargestellt, indem er in den Gesetzesmaterialien ausgeführt hat, dass bewusst der Begriff „Seitenstreifen“ in die gesetzliche Regelung aufgenommen worden sei, um klarzustellen, dass die Norm nicht nur die Benutzung der Gehwege durch Fahrzeuge, sondern auch die Benutzung der (sonstigen) Seitenstreifen verbiete. Weiter heißt es, dass damit die Meinung eines Oberlandesgerichtes abgelehnt werde, dass ein Kraftfahrer in die Erwägung über die angesichts der Sichtweise zulässigen Geschwindigkeit auch die Möglichkeit einbeziehen dürfe, notfalls den Seitenstreifen zur Verfügung zu haben (s. BR-Drs. 420/70, S. 51).

Die Straßenverkehrsordnung kennt keine Ausnahmen vom Verbot des § 2 Abs. 1 StVO für Begegnungsverkehr in engen, historisch gewachsenen Straßen. Als Ausnahme vom grundsätzlichen Verbot in § 2 Abs. 1 StVO ist lediglich ein Überfahren eines Gehweges, um in eine Einfahrt zu fahren (vgl. § 10 StVO) oder ein Mitnutzen eines Gehweges zum Parken (vgl. § 12 StVO) anerkannt. Des Weiteren kann ausnahmsweise in Notlagen ein kurzzeitiges Ausweichen auf einen Seitenstreifen gerechtfertigt sein, um etwa eine Kollision im Begegnungsverkehr zu vermeiden. Ein kurzfristiges Befahren der Gehwege darf aber auch in Zwangslagen im Sinne eines rechtfertigenden Notstandes jedenfalls nur ausnahmsweise unter äußerster Sorgfalt und sofortiger Anhaltebereitschaft und jedenfalls nicht zum Zweck des rascheren Vorankommens im fahrenden Verkehr erfolgen (vgl. Hentschel König/Dauer, 44. Aufl. 2017, § 2 StVO, Rn. 29 unter Hinweis auf OLG Hamm, Urteil vom 23. Mai 1986 – 9 U 245/85; vgl. a. Haarmann, NZV 1992, S. 175 f.). Gemäß §§ 6, 1 i. V. m. § 2 Abs. 1 StVO darf eine Begegnung im fahrenden Verkehr in zügiger Fahrt auf der Fahrbahn nur durchgeführt werden, wenn zwischen den sich begegnenden Fahrzeugen unter Berücksichtigung des notwendigen Abstandes zum rechten Fahrbahnrand ein Sicherheitsabstand von mindestens 1 Meter eingehalten werden kann. Kann dieser Sicherheitsabstand nicht eingehalten werden, muss das Fehlen durch besonders vorsichtige Durchführung der Begegnung und Herabsetzung der beiderseitigen Fahrgeschwindigkeit ausgeglichen werden. Reicht auch dies nicht aus, so haben beide Fahrzeugführer anzuhalten und sich darüber zu verständigen, welcher von ihnen am stehenden Fahrzeug des anderen in langsamer Fahrt vorbeifährt. Reicht die Fahrbahnbreite zu einer Vorbeifahrt überhaupt nicht aus, müssen sich die Beteiligten darüber verständigen, wer von ihnen zu einer Ausweichstelle zurückfährt (vgl. Heß, in: Burman/Heß, Hühnermann/Janke, 25. Aufl. 2018, § 2, Rn. 70 f.; Hentschel König/Dauer, 44. Aufl. 2017, § 6 StVO, Rn. 4, Rn. 7 und Rn. 10).

Gehwege dürfen auch an Engstellen im Begegnungsverkehr nicht befahren werden, § 2 Abs. 1 Satz 2 StVO. Verstöße gegen dieses Verbot in § 2 Abs. 1 Satz 2 StVO sind bußgeldbewehrt, § 49 Abs. 1 Nr. 2 Ordnungswidrigkeitengesetz – OWiG – i.V.m. § 24 Straßenverkehrsgesetz – StVG –.

Aufgrund der erheblichen qualifizierten Gefahrenlage und des auf Null reduzierten Entschließungsermessens ist es der Beklagten verwehrt, zunächst keine weiteren Maßnahmen zu treffen und erst in mehreren Jahren mit weiteren Untersuchungen zu beginnen, um die Einführung einer Einbahnstraßenregelung weiter zu prüfen. Sie ist vielmehr verpflichtet, zeitnah erneut über den Anspruch des Klägers auf eine ermessensfehlerfreie Auswahlentscheidung über Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer gemäß § 45 Abs. 1, Abs. 1b Nr. 3 und Nr. 4 i.V.m. Abs. 9 StVO zu entscheiden. Aufgrund der damit verbundenen erheblichen Gefahrenlage ist insbesondere durch geeignete Maßnahmen zeitnah sicherzustellen, dass im Regelfall die allein dem Fußgängerverkehr gewidmeten Gehwege nicht durch den fahrenden Verkehr in Anspruch genommen werden. Dabei wird sie auch zu berücksichtigen haben, ob bei einer langfristig angedachten Maßnahme, die eventuell weitere Untersuchungen erfordert, in der Zwischenzeit weitere (ggf. temporäre) Maßnahmen bis zur Umsetzung der langfristigen Maßnahme zu treffen sind, um der erheblichen qualifizierten Gefahrenlage im betreffenden Straßenabschnitt zu begegnen.

Nichts anderes folgt aus dem Umstand, dass nach Ansicht der Beklagten Maßnahmen im betreffenden Teilabschnitt der Kaiserslauterer Straße, wie die Einführung einer Einbahnstraßenregelung, in angrenzenden Straßen durch eine zu erwartende Verlagerung des Verkehrs ebenfalls Gefahrensituationen entstehen bzw. bereits bestehende Gefahrenlagen verstärkt werden könnten. Die Beklagte wäre vielmehr bei Eintritt einer konkreten qualifizierten Gefahrenlage auch in diesen angrenzenden Straßen nach § 45 Abs. 1 i.V.m. Abs. 9 StVO verpflichtet, über geeignete Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Sicherheit der Verkehrsteilnehmer ermessensfehlerfrei zu entscheiden und geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit des Urteils hinsichtlich der Kosten folgt aus § 167 VwGO.

Rechtsmittelbelehrung

Die Beteiligten können **innerhalb eines Monats** nach Zustellung des Urteils die **Zulassung der Berufung** durch das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz beantragen. Dabei müssen sie sich durch einen Rechtsanwalt oder eine sonstige nach Maßgabe des § 67 VwGO vertretungsbefugte Person oder Organisation vertreten lassen.

Der Antrag ist bei dem **Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße**, Robert-Stolz-Straße 20, 67433 Neustadt, schriftlich oder nach Maßgabe des § 55a VwGO als elektronisches Dokument zu stellen. Er muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

Innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung des Urteils sind die Gründe darzulegen, aus denen die Berufung zuzulassen ist. Die Begründung ist, soweit sie nicht bereits mit dem Antrag vorgelegt worden ist, bei dem **Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz**, Deinhardpassage 1, 56068 Koblenz, schriftlich oder nach Maßgabe des § 55a VwGO als elektronisches Dokument einzureichen.

Die Berufung kann nur zugelassen werden, wenn

ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils bestehen,

die Rechtssache besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten aufweist,

die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat,

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

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

gez. Seiler-Dürr

gez. Meyer

gez. Dr. Ritter

Beschluss

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 5.000,00 € festgesetzt (§§ 52, 63 Abs. 2 GKG).

Gegen die Festsetzung des Streitwertes steht den Beteiligten und den sonst von der Entscheidung Betroffenen nach Maßgabe des § 68 Abs. 1 GKG die **Beschwerde** an das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz zu, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 200,00 € übersteigt oder das Gericht die Beschwerde zugelassen hat.

Die Beschwerde ist nur zulässig, wenn sie **innerhalb von sechs Monaten**, nachdem die Entscheidung zur Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, eingelegt wird; ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, so kann sie noch **innerhalb eines Monats** nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden.

Die Beschwerde ist bei dem **Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße**, Robert-Stolz-Str. 20, 67433 Neustadt, schriftlich, nach Maßgabe des § 55a VwGO als elektronisches Dokument oder zu Protokoll der Geschäftsstelle einzulegen.

gez. Seiler-Dürr

gez. Meyer

gez. Dr. Ritter



Beglaubigt

Groß, Justizbeschäftigte

als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle