

## Konkrete Beispiele gescheiterter Projekte in NRW

Drei bis maximal vier Beispiele, weshalb NRWs Menschen und Kommunen eine Verkehrsrechtsreform brauchen präsentieren. Dafür eine passende Illustration vorbereiten und bei der LPK zeigen:

					
Tempo 30 auf Hauptstraßen	Ostwestfalen, Verkehrsversuch mit modalen Filtern	Köln, Verkehrsversuch Deutzer Freiheit, Fußgängerzone	Düsseldorf, OVG Münster, Geschützter Radfahrstreifen	VG Hannover, Fahrradstraße	Umwandlung von Kfz-Parkplätzen in Fahrrad- / Lastenrad-Parkplätze

### Tempo 30 auf Hauptstraßen

Für die Einrichtung von Tempo 30-Zonen bietet § 45 Abs. 1c StVO eine Grundlage, die mit vielen Einschränkungen versehen ist.

*„Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen.“*

Der Nachweis einer besonderen örtlichen Gefahrenlage entfällt wegen § 45 Abs. 9 S. 4 StVO. Strecken-Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h auf überörtlichen oder weiteren Vorfahrtstraßen sind von diesem Nachweis nur im unmittelbaren Bereich bestimmter Einrichtungen wie Kindertagesstätten, Schulen oder Altenheimen befreit (und müssen auf die Öffnungszeiten der Schulen beschränkt werden). Das ermöglicht allenfalls einen Flickenteppich und kein umfassendes Konzept für eine kommunale Verkehrsberuhigung.

### Ostwestfalen, Verkehrsversuch mit modalen Filtern

Auf Beschluss des VG Minden aus dem Jahr 2021 mussten modale Filter (Sperrpfosten) entfernt werden. Wegen des fehlenden systematischen Vorgehens sei die Verhinderung des Kfz-Durchgangverkehrs kein Verkehrsversuch. Das Ziel die Aufenthaltsqualität zu steigern, könne verkehrsbeschränkende Maßnahmen nicht begründen. Sie dürften nur zur Abwehr einer konkreten Gefahr erprobt werden und nicht, um die allgemeine Sicherheit zu erhöhen. Die alternativ mögliche Begründung „zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“ setze ein städtebauliches Verkehrskonzept voraus, das bislang nicht erstellt worden sei (VG Minden 24.09.2021, 4L 450/21).

### Köln, Verkehrsversuch Deutzer Freiheit, Fußgängerzone

Die Stadt Köln hat mit den Zielen weniger Autoverkehr, mehr Sicherheit für Fußgänger\*innen und eine verbesserte Lebensqualität für Anwohner\*innen einen 12-monatigen Verkehrsversuch in Köln an der Deutzer Freiheit geplant. Das Kölner Verwaltungsgericht hat einem Eilantrag zur Aufhebung des Projekts stattgegeben. Begründet wurde das Urteil mit einer fehlenden qualifizierten Gefährdungslage für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs (im Jahr ereignen sich an der

Deutzer Freiheit nur 4-5 Unfälle, unauffälliger Wert für eine Großstadt). Das Urteil zeigt einmal mehr, dass eine bessere Lebensqualität, Umweltschutz keine Gründe für eine Verkehrsberuhigung nach aktuellem Recht sind.

### Düsseldorf, OVG Münster, Geschützter Radfahrstreifen

Die Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens in Düsseldorf ist vor dem OVG Nordrhein-Westfalen gescheitert. Das Anliegen, Konflikte von Radfahrenden mit parkenden Lkw am Fahrbahnrand zu verhindern und die Situation für Rad fahrende Kinder zu verbessern, reichte nicht aus. Dafür fehle eine Rechtsgrundlage ebenso wie für eine „Angebotsplanung“. Das Gericht vermisste für die rechtmäßige Anordnung eines Radfahrstreifens in einem Industriegebiet Verkehrszählungen und Unfallstatistiken (OVG Münster 29.09.2021, 8 B 188/21).

Festzuhalten bleibt: Die Einrichtung von Radfahrstreifen mit dem alleinigen Ziel, eine Lücke im Radverkehrsnetz zu schließen oder den Radverkehr zu fördern, wäre unzulässig. Daran hat auch die Aufnahme von Radfahrstreifen in den Ausnahmekatalog des § 45 Abs. 9 StVO nichts geändert. Selbst eine weitere StVO-Novelle würde allein nichts ändern, weil das StVG ihr den Zweck „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ vorgibt.

### VG Hannover, Fahrradstraße

Geringere Anforderungen in der Verwaltungsvorschrift zur StVO für die Einrichtung von Fahrradstraßen und ihre Aufnahme in den Ausnahmekatalog zu § 45 Abs. 9 S. 3 StVO ändern nichts daran, dass sie aus Verkehrssicherheitsgründen „zwingend erforderlich“ sein müssen. Daran und an der angeblich zu geringen Fahrbahnbreite scheiterte nach Klagen eines Anwohners wiederholt die Ausweisung einer Fahrradstraße in Hannover (VG Hannover 17.07.2019, 7 A 7457/17 und 13.08.2021, 7 A 5667/19).

### Umwandlung von Kfz-Parkplätzen in Fahrrad- / Lastenrad-Parkplätze

Die Verkehrsbehörde handelt ermessensfehlerhaft, wenn sie nicht zum Zweck der Gefahrenabwehr handelt, sondern das verkehrsrechtliche Instrumentarium zur Einrichtung von Fahrradabstellplätzen auf der Fahrbahn benutzt. Aus der Begründung des OVG Bremen:

Die Beklagte verfolgt mit der Maßnahme ein außerhalb der straßenverkehrsrechtlichen Gefahrenabwehr liegendes Ziel. Sie möchte einen Verzicht auf Kraftfahrzeuge und die Hinwendung zum Fahrrad fördern und die Bereitschaft von Bürgern belohnen, die dieses Ziel durch eigene Beiträge unterstützen. Nicht die Rechtmäßigkeit dieser Bestrebung steht hier zur Prüfung, sondern allein die Frage, ob unter den hier gegebenen Umständen das Mittel der verkehrsbehördlichen Anordnung dafür verfügbar ist. (...) Die in § 45 Abs. 1 StVO enthaltene Formulierung „aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs“ bezeichnet nicht nur eine rechtssatzmäßige Voraussetzung für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen, sondern gibt zugleich den Zweck des Ermessens normativ vor. Die Ermächtigung dient der Beseitigung oder Minderung konkreter Gefahren für die Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs. Die Beklagte hat nicht zu diesem Zweck gehandelt, sondern das verkehrsrechtliche Instrumentarium in Dienst genommen für einen außerhalb der Gefahrenabwehr liegenden Zweck. Sie hat ihr Ermessen damit rechtsfehlerhaft ausgeübt (OVG Bremen 10.11.1998, 1 BA 20/97).