

---

**Datum:** 29.03.2021  
**Gericht:** Verwaltungsgericht Köln  
**Spruchkörper:** 18. Kammer  
**Entscheidungsart:** Urteil  
**Aktenzeichen:** 18 K 2675/18  
**ECLI:** ECLI:DE:VGK:2021:0329.18K2675.18.00

---

**Rechtskraft:** rechtskräftig

---

**Tenor:**

**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 die Beklagte durch Leistung von Sicherheit in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags leistet.**

---

**Tatbestand**

Der Kläger begehrt die Zulassung von Radverkehr in Gegenrichtung einer Einbahnstraße. 1

Die etwa 420 m lange U.-----straße ist eine Gemeindestraße im Gemeindegebiet der Beklagten. Die als Einbahnstraße (Zeichen VZ 220) geführte und als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Zone 20) ausgestaltete U.-----straße wird von der U1. -N. -Straße aus kommend in Richtung F. geführt, mündet jedoch in die Gemeindestraße C.-----straße , an dem auch der M. -Platz belegen ist, welcher von der Beklagten neugestaltet wird. Die Einbahnstraße U.-----straße wird von Kraftfahrzeugen - insb. Personenkraftwagen und Omnibussen -, aber auch von Fahrradfahrern in Richtung der Einbahnstraße befahren. Im Großteil der U.-----straße nimmt die Fahrbahn eine Breite von etwa 6,2 m ein. Im hinteren Teil der U.-----straße verengt sich die Fahrbahn sodann. Solange die Straße dort über eine Länge von etwa 45 m geradeaus verläuft, weist die Fahrbahn eine Breite von etwa 3,55 m bis 3,61 m (inkl. beidseitigen Fahrbahnrippen) auf. Vor dem Einmündungsbereich in die 2

3

Gemeindestraße „C.-----straße “ knickt die U.-----straße zunächst leicht nach rechts ab, weitet sich dabei jedoch zugleich. So weist sie im Kurvenbereich, etwa 10 m vor dem Schnittpunkt mit dem C.-----straße , eine Fahrbahnbreite von 4,42 m (inkl. beidseitigen Fahrbahnrippen von je knapp 32 cm) und knapp 6,5 m vor dem Schnittpunkt bereits eine Fahrbahnbreite von 5,8 m (inkl. beidseitigen Fahrbahnrippen von knapp 32 cm) auf.

„Bildarstellung wurde entfernt“

4

Auszug des Lageplans der Beklagten – „P. F. /C.-----straße “

5

Wegen weiteren Einzelheiten zur Örtlichkeit wird Bezug genommen auf die Anlagen der Beklagten zum Schriftsatz vom 16. März 2021. Die im öffentlichen Personennahverkehr verkehrenden Omnibusse sowie PKW biegen am Ende der U.-----straße nach links in die Straße C.-----straße Richtung F. ab, PKW tun dies zudem in rechter Fahrtrichtung in die Straße C.-----straße .

6

Unter dem 14.2.2011 beantragte der Kläger bei der Beklagten, Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße U.-----straße zuzulassen. In einem Vermerk der Straßenverkehrsbehörde der Beklagten vom 13.4.2011 ist niedergelegt, dass die Kreispolizeibehörde und der Straßenbaulastträger am 1.3.2011 hierzu angehört worden sind. Danach seien von beiden Stellen keine grundsätzlichen Bedenken gegen eine solche verkehrliche Regelung vorgetragen wurden. Jedoch sei ausweislich der Kreispolizeibehörde ein Schutzraum für einfahrende bzw. abbiegende Radfahrer im Einmündungsbereich „F. /C.-----straße /U.-----straße zu schaffen. Auf Grundlage des Beschlusses im Ausschuss für Stadtentwicklung, Verkehr und Umweltfragen der Beklagten vom 11.4.2011 (RAT/2019/2011) und der im Nachgang hierzu erlassenen verkehrsregelnden Anordnung der Straßenverkehrsbehörde der Beklagten vom 13.4.2011 (Az. 00/000-00) ließ die Beklagte Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße im Mai 2011 zu. Weiter wurde bestimmt, nach einer Versuchsphase von einem Jahr Evaluierungsergebnisse im Ausschuss zu besprechen.

7

Dies geschah in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Verkehr und Umweltfragen der Beklagten vom 18.6.2012 (Rat/2349/2012). Die Straßenverkehrsbehörde der Beklagten führte aus, Gefahrmomente für entgegenkommende Radfahrer bestünden insbesondere in Verbindung mit dem Parkverhalten von Kraftfahrzeugfahrern. Führten Verkehrsteilnehmer im Einzelfall erlaubte Be- und Entladegeschäfte durch, bestünde für Radfahrer unter Berücksichtigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h von allen Verkehrsteilnehmern bei gegenseitiger Rücksichtnahme kein besonderes Gefährdungspotenzial. Die Kreispolizeibehörde führte aus, derzeit seien keine Sofortmaßnahmen im Bereich der U.-----straße erforderlich. Insbesondere sei der „Probetrieb“ nicht gescheitert. Im Rahmen der verkehrsplanerischen Stellungnahme wurde ausgeführt, dass die Beibehaltung der vorhandenen Radwegekonzeption favorisiert werde, allerdings seien Verbesserungen erforderlich. Zur Erhöhung der Sicherheit der Fahrradfahrer könne auf der linken Seite der U.-----straße entweder ein Schutzstreifen - ein solcher sei regelmäßig 1,5 m breit - oder ein Radfahrstreifen - ein solcher sei regelmäßig mindestens 1,85 m breit - angelegt werden. Einzig im hinteren Bereich der Straße, in dem die Fahrbahn lediglich rund 3,5 m breit sei, könne weder ein Schutzstreifen noch ein Radfahrstreifen angelegt werden. Wegen weiter Einzelheiten hierzu wird Bezug genommen auf Bl. 215 ff. der Gerichtsakte.

8

9

Unter dem 12.11.2012 meldete der Landrat des Rheinisch-Bergischen Kreises der Beklagten, dass die formellen Voraussetzungen für eine Unfallhäufungsstelle in der U.-----straße erfüllt seien. Am 17.12.2012 fand eine Besprechung der von der Beklagten eingesetzten Unfallkommission statt. In einer auf den 15.2.2013 datierenden Niederschrift hierüber ist ausgeführt, dass in der U.-----straße im Zeitraum 1.1.2010 bis 30.9.2012 sechs Unfälle unter der Beteiligung von Radfahrern und Fußgängern aufgenommen worden seien. Dabei habe es einen Verkehrsunfall mit Schwerverletzten, vier Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten und einen sonstigen Sachschadensunfall mit Leichtverletzten gegeben. Die Unfälle hätten sich im Bereich zwischen den Einmündungen C.-----straße und D. -M1. -Straße ereignet. Dieser Straßenabschnitt sei etwa 120 m lang. Die Unfallursachen seien vielschichtig. So sei ein Großteil der Unfallursachen auf Fehler beim Rückwärtsfahren von PKW zurückzuführen, wobei zwei Fußgänger beim Überschreiten der Fahrbahn und ein Radfahrer verletzt worden seien. Es sei festzustellen, dass die Unfälle vom 20.9.2012 sowie vom 11.11.2012 im Zusammenhang mit der Öffnung der Einbahnstraße für Radfahrer und in Verbindung mit dem ruhenden Verkehr zu sehen seien. Fahrzeuge seien linksseitig zum Parken außerhalb der markierten Flächen abgestellt gewesen. Radfahrer, die entgegen der Einbahnstraße gefahren seien, hätten nach links ausweichen müssen. Weiter sei festzustellen, dass seit der im April 2012 erfolgten Öffnung der "C1. " eine Vielzahl von Fahrradfahrern die U.-----straße durchführen. Von mehreren Planungsvarianten beschloss die Unfallkommission unter anderem die folgenden Maßnahmen:

- 1. Markierung eines durchgehenden Schutzstreifens auf der U.-----straße für den Fahrradverkehr entgegen der Einbahnstraße, ab der Einmündung F. bis zur Einmündung C.-----straße, 101
- 2. Zusätzliche Markierung von weiteren Fahrradfahrsymbolen zur Verdeutlichung des geplanten Schutzstreifens. 12

In der Sitzung vom 13.5.2013 (RAT/2551/2013-1) beschloss der Rat der Beklagten, das Thema Verkehrsregelung in der U.-----straße auf Grundlage von § 41 Abs. 1 GO NRW in seine Zuständigkeit zu überführen, um als Straßenverkehrsbehörde verkehrsregelnde Maßnahmen beschließen und anordnen zu können. Der Rat beschloss mehrheitlich, den gegenläufigen Radverkehr in der U.-----straße aufzuheben und damit „den Zustand in der U.-----straße von 2011“ wiederherzustellen. Auf dieser Grundlage hob die Straßenverkehrsbehörde der Beklagten mit verkehrsregelnder Anordnung vom 24.5.2013 (Az. 00/000-00) ihre verkehrsregelnde Anordnung vom 13.4.2011 schließlich auf. 13

Am 10.7.2013 erhob der Kläger am Verwaltungsgericht Köln mit dem Ziel Klage (Az. 18 K 4146/13), die erneute Freigabe der Einbahnstraße für den Fahrradverkehr in beide Fahrtrichtungen zu erreichen. Am Folgetag ersuchte er das Gericht zudem um vorläufigen Rechtsschutz. Mit Beschluss vom 14.8.2013 (18 L 992/13) lehnte die Kammer den Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz hinsichtlich der begehrten Zulassung des Radverkehrs in beiden Fahrtrichtungen in der U.-----straße ab und führte zur Begründung aus, es könne dahinstehen, ob es sich um einen Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO, gerichtet auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung einer in der Hauptsache erhobenen Anfechtungsklage gegen die Aufhebung der Öffnung der Einbahnstraße für Fahrradfahrer in beiden Fahrtrichtungen und gegen die Entfernung der Zusatzzeichen 1000-32 und 1022-10 handele, oder vielmehr um einen Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung gemäß § 123 Abs. 1 VwGO. Im letztgenannten Fall habe der Antragsteller einen Anordnungsgrund nicht glaubhaft gemacht, da ihm ein Abwarten auf die Entscheidung in der Hauptsache zumutbar wäre. Handele es 14

sich dagegen in der Hauptsache um eine Anfechtungsklage, müsse sich der Antragsteller ein überwiegendes öffentliches Interesse an der sofortigen Vollziehung der Beschränkung des Radverkehrs in Fahrtrichtung der Einbahnstraße entgegenhalten lassen.

Im Rahmen der im Hauptsacheverfahren am 5.12.2014 durchgeführten mündlichen Verhandlung trafen die Beteiligten zur Beendigung des Verfahrens die folgende außergerichtliche Vereinbarung: 15

1. „Der Kläger verzichtet darauf, einen Antrag auf Einführung eines Fahrradverkehrs in der U.-----straße in X. in beiden Fahrtrichtung vor Ergehen eines Ratsbeschlusses über den Teilplan Fahrradverkehr des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt X. zu stellen. 16

2. Die Beklagte erklärt sich bereit, über einen Antrag des Klägers auf Anordnung eines Fahrradverkehrs in beiden Fahrtrichtung in der Sache zu entscheiden und wird einem derartigen Antrag nicht die Hauptsachenerledigung im vorliegenden Verfahren entgegen halten.“ 17

Sodann wurde das Verfahren 18 K 4146/13 eingestellt. 18

Unter dem 13.12.2013 rief ein Dritter den Petitionsausschuss des Landtages Nordrhein-Westfalens an. Dieser teilte dem Petenten unter dem 10.12.2014 mit, dass sich der Petitionsausschuss mit der Möglichkeit eines gegenläufigen Fahrradverkehrs in der U.-----straße auseinandergesetzt habe. Nach Durchführung eines Ortstermins sei man sich mit dem Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen einig, dass die U.-----straße sich hierzu grundsätzlich eigne. Die Breite der U.-----straße biete nach Auffassung des Petitionsausschusses Möglichkeiten, die Interessen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer zu vereinigen. Er empfahl allen Beteiligten, sich um eine gemeinsame Lösung zu bemühen. Unter dem 18.12.2014 teilte das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen der Beklagten mit, dass es den Beschluss des Petitionsausschusses bekräftige, dass nach kleinen straßenbaulichen Änderungen und dem Applizieren entsprechender Straßenmarkierungen die Einrichtung eines gegenläufigen Radverkehrs in der U.-----straße in verkehrssicherer Weise möglich sei. 19

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr der Beklagten beschloss in der Sitzung vom 1.12.2014, den Verkehrsentwicklungsplan fortzuschreiben und beauftragte das Verkehrsbüro „J. J1. GmbH“ (im Folgenden: J2. ). Die Untersuchung verschiedener Verkehrsbereiche umfasste auch die Ausgestaltung der U.-----straße . 20

In einer E-Mail vom 19.2.2015 teilte die Kreispolizeibehörde des Rheinisch-Bergischen Kreises der Beklagten mit, dass die Unfallzahlen in der U.-----straße rückläufig seien. Seit mehr als zwei Jahren sei kein Verkehrsunfall unter Radfahrerbeteiligung statistisch erfasst worden. Aus Sicht der Kreispolizeibehörde könne „die Unfallhäufungsstelle abgeschlossen“ werden. 21

Die Ergebnisse ihrer Untersuchung präsentierte J2. dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 29.2.2016 sowie am 25.4.2016. In einer von J2. erstellten Powerpoint-Präsentation fanden sich unter anderem die folgenden Ausführungen: 22

23

- „These 1: Der Bereich am Ende der U.-----straße ist zu schmal für den Begegnungsfall Bus / Radverkehr	
• Ergebnis: Die vorhandene Fahrbahnbreite ist ausreichend und entspricht den Richtlinien und Regelwerken	225
- These 2: Der Einmündungsbereich am Ende der U.-----straße ist zu schmal für den Begegnungsfall Bus / Radverkehr	26
• Ergebnis:	228
○ 1) § 1 StVO – Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“	230
○ 2) Aus planerischer Sicht nicht nötig!	31
○ 3) Aus RVK Sicht keinerlei Probleme!	32
○ 4) optional zur Verbesserung des Empfindens; 3 Poller im vorderen Bereich versetzen (kein Verlust von Tischen).	33
- These 7: Bei Öffnung der Einbahnstraße für gegenläufigen Radverkehr treten wieder vermehrt Unfälle auf	34
• Ergebnis: Grundsätzlich können Unfälle nie ausgeschlossen werden; diese sind normales Verkehrsrisiko. Eine Erhöhung wird nicht erwartet.“	356
Im Rahmen der Sitzung vom 25.4.2016 (Rat/3403/2016) lehnte der Ausschuss die Wiedereinführung des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße mehrheitlich ab.	37
Unter dem 28.11.2017 beantragte der Kläger bei der Beklagten, dass die straßenverkehrsrechtliche Regelung des Verkehrs in der U.-----straße dahingehend geändert werde, dass jedenfalls für Radfahrer künftig keine Einbahnstraßenregelung mehr gelte. Auch seien die zur Bekanntgabe der gegenwärtigen Anordnung aufgestellten Verkehrszeichen zu entfernen. Die Beklagte teilte dem Kläger unter dem 13.12.2017 mit, dass ihr Rat diese Thematik an sich gezogen habe, mithin zu beteiligen sei. Der Kläger führte unter dem 26.2.2018 gegenüber der Beklagten aus, dass die aktuellste und bundesweit gültige Untersuchung zu in Gegenrichtung für Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen vom September 2016 zum Ergebnis gelangt sei, dass geöffnete Einbahnstraßen im Vergleich zu nicht geöffneten Einbahnstraßen nicht nur nicht unfallauffälliger seien, sondern vielmehr einen positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit hätten. Obwohl auch dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 18.6.2012 von den zuständigen Fachstellen positive Erfahrungsberichte vorgelegt worden sei, hätten die Ausschussmitglieder mit dem Hinweis auf ein zu großes Gefahrenpotenzial für die sofortige Beendigung des damaligen Verkehrsversuchs gestimmt. Verkehrsbeschränkungen - so auch das Verbot von gegenläufigem Radverkehr in der Einbahnstraße - seien jedoch nur dann rechtmäßig, wenn ihre Anordnung aufgrund einer das allgemeine Risiko erheblich übersteigende Gefahrenlage	38

zwingend geboten und verhältnismäßig sei. Umstände, die zu einer solch außerordentlichen Gefahrenlage führten, lägen nicht vor.

In der Sitzung vom 5.3.2018 (0025/2018) beschloss der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr der Beklagten, dass die Verkehrssituation in der Innenstadt unverändert bleibe, bis der M. -Platz entwickelt und umgesetzt, die neue Verkehrssituation überprüft und die Ergebnisse im Fachausschuss vorgestellt worden seien. Der Sitzung lag der Beschlussvorschlag des Tiefbauamts der Beklagten vom 30.1.2018 zu Grunde, der überwies anführte, dass die Verwaltung dem Rat der Stadt eine gegenläufige Öffnung der Einbahnstraße ohne bauliche Veränderungen im Einmündungsbereich (U.-----straße /C.-----straße /M. -Platz) aus Verkehrssicherheitsgründen (Begegnungsfall Bus-Radfahrer) nicht empfehlen könne. Erst nach Vorliegen aller Erkenntnisse, unter anderem der Überprüfung der Verkehrssituation nach Entwicklung des „M. -Platzes“ und einer möglichst umfangreichen Abrechnungsgrundlage solle sich der Ausschuss erneut mit einer möglichen Öffnung der Einbahnstraße befassen. 39

Mit anwaltlichem Schreiben vom 12.3.2018 teilte die Beklagte dem Kläger mit, dass ihr Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr in seiner Sitzung vom 5.3.2018 beschlossen habe, die Verkehrssituation beizubehalten und führte zur Begründung aus, Hintergrund dieser Entscheidung dürfte unter anderem auch der Umstand gewesen sein, dass der Fachausschuss habe festlegen wollen, im Bereich der Innenstadt keine Veränderung der Verkehre stattfinden zu lassen, solange nicht ausreichende Erkenntnisse über die veränderte Verkehrssituation durch die Entwicklung des M. -Platzes vorlägen. Dem Anliegen des Klägers könne daher nicht Genüge getan werden. 40

Der Kläger hat am 6.4.2018 Klage erhoben und trägt zu deren Begründung insbesondere vor, die verkehrliche Anordnung zur Aufhebung der zuvor bestandenen Freigabe der Einbahnstraße für Radverkehr sei rechtswidrig. Die Anordnung von Einbahnstraßen müsse sich an § 45 StVO und der für die Verwaltung verbindlichen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung messen lassen. Deren Voraussetzungen lägen nicht vor: Das Vorliegen einer Gefahr im Sinne von § 45 Abs. 9 StVO, die auch nur Auswahlermessen hätte öffnen können, sei nirgends aufgezeigt. Verkehrsbeschränkungen seien rein rechtliche Entscheidungen, die keiner Mehrheitsentscheidung durch demokratische Gremien zugänglich seien. Politische Wünsche ersetzen nicht erforderliche fachlich fundierte Entscheidungen. Solche habe die Beklagte jedoch nicht angestellt. So habe etwa der Petitionsausschuss des Landtags festgestellt, dass die Führung des Radverkehrs durch die U.-----straße entgegen der Fahrtrichtung sicherer sei als über Alternativstrecken und eine dahingehende Empfehlung ausgesprochen. Auch das Landesverkehrsministerium habe der Beklagten mitgeteilt, dass der gegenläufig verlaufene Stadtverkehr in der U.-----straße grundsätzlich in verkehrssicherer Weise möglich sei. Schließlich habe J2. aufgezeigt, dass der Bereich am Ende der U.-----straße nicht zu schmal für den gegenläufigen Radverkehr sei. Dies gelte auch für den Begegnungsfall „Bus/Radverkehr“. Die vorhandene Fahrbahnbreite sei ausreichend und entspreche den maßgeblichen Richtlinien und Regelwerken. Aus radverkehrlicher Sicht bestünden dort keine Probleme. Bei Öffnung der Einbahnstraße würden auch nicht vermehrt Unfälle auftreten. Die von der Beklagten erstmals im gerichtlichen Verfahren vorgelegte und auf den 22.5.2018 datierende Schleppkurvenberechnung eines Gelenkbusses, der in den C.-----straße /F. abbiegt, zeige keine besondere örtliche, weit überdurchschnittliche Gefahr im Sinne von § 45 Abs. 9 StVO, sondern bloß den normativen und tatsächlichen Regelfall im Straßenverkehr, in dem sich mehrere Fahrzeugführer im Mischverkehr den Verkehrsraum teilten. Außerdem sei vor Ort kein „Sicherheitsraum“ für Fahrradfahrer eingerichtet und könne folglich auch nicht überstreift 41

werden. Die U.-----straße habe sich nach Auswertung des über einjährigen Zeitraums „unter Berücksichtigung der Unfallauswertung“ als unproblematisch dargestellt. Ergänzende Maßnahmen seien nicht für erforderlich gehalten worden. Es sei auch zu berücksichtigen, dass den Fahrradfahrern die volle Fahrbahnbreite zur Verfügung stünde. Denn der Randstreifen unmittelbar neben dem Bordstein gehe als ebene Fläche ohne Vertiefung in die Pflasterung der Fahrbahn über, so dass keine Unebenheiten bestünden. Im Übrigen sei die Straßenseite sowieso von Bordstein zu Bordstein ohne weitere Abzüge zu bestimmen. Auch seien unproblematisch Baumaßnahmen möglich, welche die Sicherheit bei der Einfahrt in die Straße zusätzlich erhöhten. Die Beklagte habe unter mehreren geeigneten Maßnahmen nicht diejenige gewählt, welche die Rechte der Verkehrsteilnehmer am wenigsten beschneide. Es habe auch keine zureichende Ermessensausübung stattgefunden. Dies räume die Beklagte in der Sache auch ein, soweit sie ausführe, sie fühle sich an die Feststellungen der Unfallkommission gebunden. Tatsächlich habe die Unfallkommission nicht gefordert, den gegenläufigen Radverkehr abzuschaffen. Aber selbst wenn die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorgelegen hätten, habe die Beklagte die verschiedenen nach der Straßenverkehrsordnung in Betracht kommenden Maßnahmen abwägen müssen. Insbesondere könne die hervorgehobene Unfallursache „Fehler beim Rückwärtsfahren“ mit dem streitgegenständlichen Verbot nicht bekämpft werden.

Ursprünglich hat der Kläger beantragt, die uneingeschränkte Einbahnstraßenregelung in X. im Verlauf der U.-----straße in Gestalt des Bescheids vom 12.3.2018 aufzuheben, soweit sie Radfahrer betrifft. Weiter hat er beantragt, die Beklagte zu verurteilen, die zur Bekanntgabe der Anordnung aufgestellten Verkehrszeichen zu entfernen. 42

Nunmehr beantragt der Kläger unter Rücknahme der Klage im Übrigen, 43

die Beklagte unter Aufhebung des Bescheids vom 12.3.2018 zu verpflichten, den Antrag des Klägers vom 28.11.2017 unter Rechtsauffassung des Gerichts neu zu bescheiden. 44

Die Beklagte beantragt, 45

die Klage abzuweisen. 46

Zur Begründung führt sie aus, die auf den Bescheidungsantrag nach § 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO umgestellte und reduzierte Verpflichtungsklage sei unbegründet, da die Beklagte den Antrag des Klägers mit Bescheid vom 12.3.2018 in rechtmäßiger Weise abgelehnt habe. Ihre Entscheidung, die Verkehrssituation beizubehalten, sei rechtmäßig und beruhe auf § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 Satz 1 und Satz 3 StVO. Die fehlende Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr werde durch das Vorliegen einer Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO gerechtfertigt. Das von ihr bereits ausgeübte Ermessen sei wie folgt zu ergänzen: Aus straßenverkehrsplanerischer Sicht falle im südlichen Ein- und Ausmündungsbereich der U.-----straße unter anderem die Schleppkurvenfläche eines Gelenkbusses genau in den Bereich, in dem sich ein entgegen der Einbahnstraße einfahrende Fahrradfahrer aufhalten würde. Dementsprechend sei diese Fläche zur Nutzung des Radverkehrs ungeeignet. Gemäß der Besprechung der Unfallkommission vom 17.12.2012 sei ein Fahrradschutzstreifen für entgegen der Einbahnstraße fahrende Radfahrer einzurichten. Um das Halten und das Radfahren auf der linken Seite der Fahrbahn zu ermöglichen, müsse ein separater Haltestreifen und ein entsprechender Abstand zu dem Fahrradschutzstreifen und der Fahrradschutzstreifen selbst angelegt werden. Die Richtungsfahrbahn müsse dabei eine Breite von 4 m aufweisen. Die danach erforderliche Gesamtfahrbahnbreite sei nicht vorhanden, insbesondere nicht im hinteren Teil der U.-----straße. Aus straßenverkehrsplanerischer Sicht sei somit ein sicheres Fahren entgegen der Einbahnstraße 47

unter Berücksichtigung der Ausführungen der Unfallkommission nicht möglich. Weiter seien dort die neuesten Anforderungen zu den Mindestabständen bei Überholvorgängen von Radfahrern unter Berücksichtigung aller Verkehrsbeziehungen (Hauptrichtung Bus und Radfahrer und Gegenrichtung Radfahrer) nicht zu gewährleisten. All dies begründe eine Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO. Über die Beibehaltung der gegenwärtigen Verkehrssituation sei ermessensfehlerfrei und verhältnismäßig entschieden worden. Die Beklagte sei insoweit nur verpflichtet, die Interessen des Klägers ohne Rechtsfehler mit den Interessen der Allgemeinheit und anderer Betroffener abzuwägen. Es sei auch nicht zu beanstanden, dass die Beklagte von dem Ergebnis der Präsentation des Gutachters von J2. , der schlicht eine andere fachliche Meinung vertreten habe, abgewichen ist. Bereits dieser Umstand indiziere eine eigenständige, der Mitteilung im Bescheid vom 12.3.2018 vorausgehende Ermessensbetätigung. Anders als J2. sei man der Meinung, dass der Linienbus im engen Kurvenbereich ausholen müsse und in diesem Bereich der Straße kritische Begegnungsfälle eintreten können.

Wegen weiterer Einzelheiten wird ergänzend Bezug genommen auf die Gerichtsakten der Verfahren 18 K 2675/18, 18 K 4146/13 und 18 L 992/13 sowie auf den beigezogenen Verwaltungsvorgang. 48

## **Entscheidungsgründe** 49

I. Das Gericht konnte im Einverständnis der Beteiligten ohne Durchführung der mündlichen Verhandlung entscheiden, § 101 Abs. 2 VwGO. 50

II. Soweit der Kläger durch die im Rahmen der Klageänderung (dazu III. 1) erfolgte Beschränkung des Verpflichtungsbegehrens auf eine Neubescheidung seines Antrags durch die Beklagte (§ 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO) die Klage teilweise zurückgenommen hat, wird das Verfahren eingestellt, § 92 Abs. 3 Satz 1 VwGO. 51

III. Im Übrigen hat die Klage keinen Erfolg. 52

1. Die Änderung der Klage ist zulässig, da das Gericht die Klageänderung für sachdienlich hält, § 91 Abs. 1 Alt. 2 VwGO. 53

Ursprünglich hat der Kläger Klage mit dem Antrag erhoben, die uneingeschränkte Einbahnstraßenregelung im Verlauf der U.-----straße in Gestalt des Bescheids der Beklagten vom 12.03.2018 aufzuheben, soweit sie Radfahrer betrifft und die Beklagte zu verurteilen, die zur Bekanntgabe der Anordnung aufgestellten Verkehrszeichen zu entfernen. Hiermit hat der Kläger zum Ausdruck gebracht, dass er die Freigabe der als Einbahnstraße geführten U.-----straße für Fahrradfahrer entgegen der Fahrtrichtung begehrt. Dieses Begehren erreicht der Kläger vorliegend allenfalls mit einem Verpflichtungsantrag, auch wenn er in der Sache eine zwischen April 2011 und Mai 2013 in der Örtlichkeit bestehende Verkehrsregelung wiederhergestellt wissen möchte. 54

vgl. zur Wiederaufstellung entfernter Verkehrszeichen etwa: VGH Mannheim, Urteil vom 16. Mai 1997 - 5 S 1842/95 -, NVwZ-RR 1998, 682. Vgl. auch: VG Augsburg, Urteil vom 02. Juli 2002 - Au 3 K 01.976 -, juris Rn. 15 a.E. 55

Denn im Fall einer erfolgreichen Anfechtung einer verkehrlichen Anordnung lebte eine frühere verkehrliche Regelung grundsätzlich nicht wieder auf. 56

Die in dem Übergang zu einem Verpflichtungsantrag aufgrund der Änderung des Klagegrundes liegende Klageänderung

- vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 29. November 1979 – 3 C 103/79 –, juris Rn. 83 a.E.); Rennert, in Eyermann, VwGO, 15. Aufl. 2019, § 91 Rn. 10 - 58

erweist sich als sachdienlich, da sie die endgültige Beilegung des Streites zwischen den Beteiligten fördert und der Streitstoff im Wesentlichen derselbe bleibt. 59

Vgl. zu diesem Maßstab Riese, in Schoch/Schneider, VwGO, 39. EL Juli 2020, § 91 Rn. 61). 60

2. Die einzig noch auf Neubescheidung des Antrags vom 28.11.2017 gerichtete Klage ist zulässig. Sie ist als Verpflichtungsklage statthaft, § 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO. Insbesondere hat der Kläger bei der Beklagten einen Antrag gestellt, eine verkehrsrechtliche Anordnung nach Maßgabe des § 45 Abs. 1, Abs. 9 StVO zu erlassen. Diesen Antrag hat die Beklagte unter dem 12.3.2018 ablehnend beschieden. 61

3. Die Klage ist unbegründet. Der Kläger hat keinen Anspruch auf die Verpflichtung der Beklagten, ihn unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu bescheiden. Die Ablehnung des Verwaltungsakts erweist sich als rechtmäßig und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten, § 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO. 62

Die Ermessensentscheidung der Beklagten kann das Gericht nur eingeschränkt daraufhin überprüfen, ob die Beklagte die gesetzlichen Grenzen ihres Ermessens überschritten hat und ob sie von ihrem Ermessen in einer dem Zweck der Ermächtigung entsprechenden Weise Gebrauch gemacht hat, § 114 VwGO. 63

Vgl. OVG NRW, Urteil vom 06. Dezember 2006 – 8 A 4840/05 –, juris Rn. 58, OVG NRW, Urteil vom 2. Dezember 1997 – 25 A 4997/96 –, juris Rn. 21. 64

Bei Anwendung dieses Maßstabs ist die von der Beklagten getroffene Entscheidung, den Antrag des Klägers auf Freigabe der U.-----straße für Fahrradfahrer entgegen der bestehenden Einbahnstraßenregelung abzulehnen, frei von Ermessensfehlern ergangen. 65

a) Rechtsgrundlage für die vom Kläger im Verwaltungsverfahren beantragte Freigabe der Einbahnstraße für gegenläufigen Fahrradverkehr ist § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 Satz 1 StVO. § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO, welcher die Befugnissnorm des § 45 Abs. 1 Satz 1 modifiziert, jedoch nicht ersetzt, 66

vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 23. September 2010 - 3 C 37/09 -, juris; Steiner, in MüKo-StVR, 2016, StVO, § 45 Rn. 74; König, in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Auflage 2019, § 45 Rn. 49b, 67

regelt, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Maßnahmen im Regelungsbereich von § 45 Abs. 9 StVO stehen im Ermessen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. 68

Vgl. BVerwG, Urteil vom 23. September 2010 - 3 C 37/09 -, juris. 69

Das ihr insoweit zustehende Ermessen hat die Beklagte in rechtlich nicht zu beanstandender Weise ausgeübt. Sie hat den Antrag des Klägers mit der Begründung abgelehnt, dass die Verkehrssituation in der Innenstadt unverändert bleiben solle, bis der M. entwickelt und 70

umgesetzt und die neue Verkehrssituation überprüft worden sei. Mit Blick darauf, dass die umfängliche Umgestaltung des zur U.-----straße nahegelegenen M. -Platzes erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrssituation in der U.-----straße entfalten kann, ist auch nicht ersichtlich, dass diese Begründung fehlerhaft wäre. Insbesondere handelt es sich um Gründe, die einen sachlichen Bezug zum Straßenverkehr aufweisen. Auch im Übrigen ist nicht substantiiert dargetan oder ersichtlich, dass die Öffnung der Einbahnstraße für gegenläufigen Radverkehr - etwa mittels der (Wieder-)Anbringung der Verkehrszeichen ZZ 1022-10 und ZZ 1000-32 - auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich wäre im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO. Dies gilt auch mit Blick auf die Ausführungen des Klägers, wonach sich Bürgerinnen und Bürger der Beklagten eine Freigabe der Einbahnstraße wünschten, der Radverkehr im Gemeindegebiet der Beklagten nicht zuletzt aufgrund der Öffnung der C1. stark zugenommen habe oder in anderen Gemeinden zahlreiche Einbahnstraßen geöffnet worden seien.

b) Es kann dahinstehen, ob - wovon die Beteiligten übereinstimmend ausgehen - die Entscheidung der Beklagten an den erhöhten Anforderungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO, wonach Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden dürfen, 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, zu messen ist. Denn bei gebotener Betrachtung des Antrags sind Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nicht streitgegenständlich. Da somit keine Beschränkung bzw. kein Verbot der Benutzung einer Straße aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs im Raum steht, sondern einzig die ablehnende Entscheidung über die Freigabe einer gegenüber dem Kläger bereits bestandskräftig gewordenen Beschränkung, unterfällt die Entscheidung entgegen der Auffassung der Beteiligten nicht § 45 Abs. 9 Satz 3, Abs. 1 Satz 1 StVO.

71

Von einem anderen Verständnis könnte allenfalls dann auszugehen sein, wenn man die im Rahmen des Verfahrens 18 K 4146/13 getroffene außergerichtliche Vereinbarung, in der die Beklagte erklärt hat, „einen Antrag des Klägers auf Anordnung eines Fahrradverkehrs in beiden Fahrtrichtung in der Sache zu entscheiden“ und einem „derartigen Antrag nicht die Hauptsachenerledigung im vorliegenden Verfahren entgegen [zu] halten“, dahingehend versteht, dass sich die Beklagte hierdurch verpflichtet hat, im Rahmen der Bescheidung eines vom Kläger erneut gestellten Antrags auf Einrichtung eines gegenläufigen Radverkehrs, die in der U.-----straße (bestandskräftig) bestehenden verkehrlichen Regelungen umfänglich erneut zu überprüfen. Dies scheint nicht unzweifelhaft. Ob ein solches Verständnis geboten ist, kann letztlich dahinstehen. Legte man es zu Grunde, wäre die Entscheidung der Beklagten, den Radverkehr in der U.-----straße weiterhin nur in Fahrtrichtung der Einbahnstraße zu führen, rechtlich ebenfalls nicht zu beanstanden. Die Beklagte ist im Rahmen ihrer ablehnenden Entscheidung, die sie im gerichtlichen Verfahren mit weiteren Erwägungen ergänzt hat, davon ausgegangen, dass eine qualifizierte Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO vorliegt, welche die Beschränkung bzw. das Verbot des fließenden Verkehrs erlaubt, da auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

72

Besondere örtliche Verhältnisse im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO können bei verkehrsbehördlichen Maßnahmen insbesondere in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke, witterungsbedingten Einflüssen, der dort anzutreffenden Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein.

73

74

BVerwG, Urteil vom 23. September 2010 – 3 C 32/09 –, juris Rn. 21; BVerwG, Urteil vom 18. November 2010 – 3 C 42/09 –, juris Rn. 26.

Diese Grundsätze sind auch in Bezug auf die Zulassung von Radverkehr in Gegenrichtung einer Einbahnstraße übertragbar. Dass auch hier für die Beurteilung ein ganzes Bündel von Faktoren von Bedeutung ist, bestätigt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Danach kommt die Zulassung von Radverkehr in Gegenrichtung, also die teilweise Einschränkung der aufgrund der Zeichen 220, 267 bestehenden Verkehrsverbote, allenfalls dann in Betracht, wenn in der Einbahnstraße die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt und zudem a) eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mindestens 3,5 m betragen, b) die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist und c) für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum angelegt wird. Im Rahmen dieser Beurteilung ist der Straßenverkehrsbehörde ein großer Einschätzungsspielraum eingeräumt.

75

Eine auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse beruhende Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt, ist nicht erst dann anzunehmen, wenn alsbald mit an Gewissheit grenzender Wahrscheinlichkeit vermehrt Schadensfälle eintreten würden, sähe die zuständige Straßenverkehrsbehörde von dem Ergreifen von Maßnahmen ab. Unfälle beruhen in der Regel auf einer Mehrzahl von Faktoren, die sowohl subjektiver (Fahrerverhalten) wie objektiver Art (Streckencharakter und Verkehrsverhältnisse) sein können. Auch für die Streckeneigenschaften und die Verkehrsverhältnisse ihrerseits sind eine Reihe von Umständen (mit-)bestimmend. Angesichts dessen wird sich in der konkreten Situation eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit vermehrter Schadensfälle kaum je dartun lassen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass es bei Verkehrsbeschränkungen und -verboten im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO regelmäßig - bei solchen zur Unfallvermeidung immer - um die Abwehr von Gefahren für Leib und Leben und (bedeutende) Sachwerte geht. Nach den allgemeinen Grundsätzen des Gefahrenabwehrrechts sind jedoch, wenn derart hochrangige Rechtsgüter betroffen sind, behördliche Maßnahmen bereits bei einer geringeren Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts zulässig und geboten. Eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit wird von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nicht gefordert. Die Vorschrift setzt nur eine das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts voraus. Erforderlich ist somit die Prognose einer entsprechenden konkreten Gefahr, die auf besonderen örtlichen Verhältnissen beruht.

76

Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 11. Januar 2021 – 8 A 2465/17 –, n.v. unter Bezugnahme auf BVerwG, Urteil vom 23. September 2010 – 3 C 32.09 –, juris Rn. 22 f.; OVG NRW, Beschlüsse vom 29. Januar 2019 – 8 A 10/17 –, juris Rn. 27, und vom 6. Juni 2019 – 8 B 821/18 –, juris Rn. 10 ff.

77

Eine solche Prognose hat die Beklagte zuletzt im gerichtlichen Verfahren angestellt, ihr im Rahmen der Ausgangsentscheidung ausgeübtes Ermessen im Rahmen des zulässigen Nachschiebens von Gründen (§ 114 Satz 2 VwGO) ergänzt und zur Begründung insbesondere ausgeführt, die Schleppkurvenfläche eines Omnibusses falle im Ein- und Ausmündungsbereich der Straßen U.-----straße / C.-----straße in den Bereich, in welchem sich der einfahrende Fahrradfahrer aufhalten würde. Dies zeige die vorgelegte Schleppkurvenberechnung vom 22.5.2018 eindeutig auf. Daher sei diese Fläche zur Nutzung durch Fahrradfahrer ungeeignet, als sie der gesicherten Fahrfläche eines gegenläufigen

78

Radverkehrs widerspreche. Der Linienbus müsse aufgrund des Kurvenbereichs zwangsläufig ausholen, so dass regelmäßig der kritischste Begegnungsfall „Radfahrer-Standardlinienbus/Standardgelenkbus“ entstehe. Weiter hat die Beklagte ihre Entscheidung auch damit begründet, dass die von der Unfallkommission geforderten Schutzmaßnahmen, etwa in Gestalt der Einrichtung eines Fahrradschutzstreifens, aufgrund der fehlenden Gesamtbreite der Fahrbahn nicht möglich seien. Die Öffnung der Einbahnstraße im Jahr 2011 habe zu Unfällen unter Beteiligung von Fahrradfahrern geführt.

Unter Berücksichtigung dieser Ausführungen und in Anwendung der vorgenannten Maßstäbe hat die Beklagte die gesetzlichen Grenzen des Ermessens eingehalten und hiervon in einer dem Zweck der Ermächtigung entsprechenden Weise Gebrauch gemacht. Es ist nicht feststellbar, dass die Beklagte sich von sachfremden Erwägungen hätte leiten lassen, wesentlichen Sachverhalt nicht aufgeklärt oder verkannt hätte bzw. die Interessen des Klägers nicht erfasst oder nicht ausreichend abgewogen hätte. 79

Die Beklagte ist zunächst von einem zutreffenden und vollständigen Sachverhalt ausgegangen. Sie hat die Verkehrssituation einer sorgfältigen Prüfung unterzogen und dabei Rückgriff auf frühere Untersuchungen, so auch auf den Bericht der von ihr eingesetzten Unfallkommission, genommen. Auf dieser Grundlage hat sie den Sachverhalt in ihre Ermessensentscheidung eingestellt und vertretbar gewürdigt. Dies gilt, obwohl sie der Einschätzung der Gutachter von J2. , wonach eine Begegnung Bus-/Fahrradfahrer beim Einfahren in die U.-----straße vom C.-----straße / F. aus kommend möglich sei, schließlich nicht gefolgt ist. Denn es obliegt der Beklagten, die abschließende Würdigung der Verkehrssituation im Rahmen ihrer Entscheidung zu treffen. Sie darf hierbei auch einen anderen fachlich-fundierte Standpunkt einnehmen. 80

Weiter ist nach Auffassung des Gerichts die Einschätzung der Beklagten auch in der Sache nicht zu beanstanden. Der Gutachter von J2. gelangte nach Untersuchung der These „Der Einmündungsbereich am Ende der U.-----straße [sei] zu schmal für den Begegnungsfall Bus / Radverkehr“ zwar zu dem Ergebnis, dass sich jeder Verkehrsteilnehmer so zu verhalten habe, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird, § 1 Abs. 2 StVO. Weiter führten die Gutachter stichpunktartig aus, „aus planerischer Sicht“ und aus Sicht der S. L. GmbH seien Änderungen nicht nötig und schlugen zur „Verbesserung des Empfindens“ vor, Poller im vorderen Bereich des Einmündungsbereichs zu versetzen. Danach scheint der Gutachter die von der Beklagten als solche erachtete Gefahrenstelle, die er medial selbst als „nicht üppig“ bezeichnet, 81

vgl. „Thesen und Fakten zur U.-----straße“, in „Bezugsquelle wurde entfernt“, 82

mit dem verkehrlichen Gebot der Rücksichtnahme entschärfen zu wollen bzw. betrachtet diese infolge des Gebots der Rücksichtnahme nicht als solche. Dass die Beklagte diesem Standpunkt nicht gefolgt ist, ist aus rechtlicher Sicht nicht zu beanstanden. Die vom Gutachter von J2. vertretene Auffassung ist mit Blick auf die von der Beklagten im Gerichtsverfahren vorgelegten Schleppkurvenberechnung, ausweislich der ein verkehrender Omnibus unmittelbar im Einmündungsbereich „U.-----straße / C.-----straße“ aufgrund des nach rechts abknickenden Straßenverlaufs kurzzeitig nahezu die gesamte Fahrbahnbreite einnimmt, keinesfalls zwingend. So hatte etwa auch das Landesverkehrsministerium unter dem 10.12.2014 ausgeführt, gegenläufiger Radverkehr sei in der U.-----straße in verkehrssicherer Weise nach kleinen straßenbaulichen Veränderungen und dem Applizieren entsprechender Straßenmarkierungen möglich. Hieraus folgt, dass der Ist-Zustand eine verkehrssichere Führung gegenwärtig nicht erlaubt. Bereits dies belegt das Bestehen 83

unterschiedlicher Fachmeinungen, deren Existenz die Beklagte behauptet. Im Übrigen ist nach Aktenlage nicht ersichtlich, ob früheren (fachlichen) Stellungnahmen, welche z.T. bis ins Jahr 2012 zurückreichen, die Problematik der Schleppkurve des verkehrenden Gelenkbusses im Einmündungsbereich der U.-----straße zu Grunde lag. Denn die Schleppkurvenberechnung datiert auf den 22.5.2018. Hierauf kommt es jedoch letztlich nicht an.

Die unter Berücksichtigung der Schleppkurve eines Gelenkbusses vom 22.5.2018 getroffene Einschätzung der Beklagten hält das Gericht fachlich nicht nur für vertretbar, sondern auch für zutreffend. Die Schleppkurvenberechnung zeigt auf, dass Fahrradfahrer und Omnibus im Begegnungsverkehr jedenfalls für eine kurze Dauer nicht aneinander vorbeifahren können, da die Fahrbahn hierfür zu schmal ist. Hierbei ist unerheblich, ob der Fahrradfahrer die Fahrbahn in ihrer gesamten Breite einschließlich der Entwässerungsrinne befahren kann, wie der Kläger vorträgt. Ein einem Omnibus entgegenkommender Fahrradfahrer müsste gegebenenfalls anhalten, was einen (starken) Abbremsvorgang erforderlich machen kann. Entsprechendes gilt für den Omnibus. Bereits dadurch entstehende Gefahrmomente würden durch den kurvigen Verlauf der Straße und insbesondere durch die Geschwindigkeit von rechts in U.-----straße abbiegenden Fahrradfahrern nochmals erhöht. Dem Kläger kann daher nicht beigetreten werden, dass es sich bei dem Begegnungsverkehr an dieser Stelle um einen „tatsächlichen Regelfall im Straßenverkehr, in dem sich mehrere Fahrzeugführer im Mischverkehr den Verkehrsraum teilen“, handelt. 84

Dass die Einschätzung der Beklagten zutrifft, wird durch einen vom Kläger zur Gerichtsakte gereichten Videobeitrag der Sendung „Bezugsquelle wurde entfernt“ vom 13.5.2013 belegt. In diesem ist zu sehen (dort Minute 00:00 ff.), dass ein Omnibus (Solobus), welcher die Kurve zudem eng angesetzt hat (Minute 00:00), jedenfalls kurzzeitig in den (ehemals) für den Radverkehr markierten Bereich einfahren muss und dabei nahezu die gesamte Fahrbahnbreite einnimmt, so dass für einen Fahrradfahrer (fast) kein Raum verbleibt. Auch zeigt der Beitrag, dass die Einfahrt in die U.-----straße, während der Bus unmittelbar vor dem Linksabbiegevorgang still steht, für den Fahrradfahrer aus Platzgründen kaum bzw. nur unter erschwerten Bedingungen möglich ist. Hierdurch könnten in die U.-----straße rechts abbiegende Fahrradfahrer gezwungen sein, im Einmündungsbereich Straße C.-----straße / U.-----straße (plötzlich) anzuhalten, wodurch weitere Gefahren entstehen können. Die Beklagte hat dem Gericht bestätigt, dass der im Videobeitrag gezeigte Ausbauzustand der Straße gegenwärtigen Verhältnissen entspricht. Im Verfahren hatte sie bereits ausgeführt, dass die U.-----straße sogar von Gelenkbussen, die eine noch größere Schleppkurve benötigen, befahren wird; hierauf beruht auch die von ihr im Verfahren vorgelegte Schleppkurvenberechnung. 85

Die Einschätzung der Beklagten, an dieser Stelle bestehe eine das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts, hält das Gericht für zutreffend. Dies gilt losgelöst von dem Umstand, dass es während der 2011 bis 2013 bestehenden Öffnung der Einbahnstraße jedenfalls an dieser Straßenstelle zu keinen (erfassten) Unfällen zwischen Kraftfahrzeugen und in die Einbahnstraße gegenläufig einfahrenden Fahrradfahrern gekommen ist. Es begegnet rechtlich keinen Bedenken, dass die Beklagte sich zur Vermeidung der Gefahrensituationen aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse nicht auf die Einhaltung des verkehrlich normierten Gebots der Rücksichtnahme seitens der Verkehrsteilnehmer verlassen hat und will. 86

Die Entscheidung der Beklagten steht im Übrigen und entgegen der Auffassung des Klägers auch im Einklang mit den Anforderungen in der VwV-StVO, welche für die Zulassung 87

gegenläufigen Radverkehrs in einer Einbahnstraße unter IV. 1. a) „Zu Zeichen 220 Einbahnstraße“ eine ausreichende Begegnungsbreite verlangt und darüber hinausgehend für den Fall des Linienbusverkehrs eine Mindestbreite von 3,5 m benennt. Der Beklagten ist beizutreten, dass im Einmündungsbereich C.-----straße / U.-----straße im Bereich der Schleppkurve eines Gelenkbusses eine ausreichende Begegnungsbreite nicht vorhanden ist, auch wenn die Fahrbahn an dieser Stelle breiter als 3,5 m ist. Die Auffassung der Beklagten, es handele sich hierbei auch nicht nur um eine kurze Engstelle, ist rechtlich nicht zu beanstanden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in der Verwaltungsvorschrift die Mindestanforderungen nur typisierend abgebildet sind. Diese lassen jedoch erkennen, dass der Ordnungsgeber voraussetzt, dass dem entgegen der Einbahnstraße fahrenden Fahrradfahrer mindestens 95 cm Platz zur Verfügung stehen sollen. Dies ist aus den vorgenannten Gründen beim Begegnungsverkehr von Omnibus und Fahrradfahrer nicht der Fall.

An der Vertretbarkeit der Einschätzung der Beklagten ändern auch die vom Kläger in Bezug  
genommenen Forschungsberichte 88

- vgl. etwa Unfallforschung der Versicherer, Forschungsbericht Nr. 41, Sicherheitsbewertung  
von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen, September 2016, S. 103 ff. 89  
abrufbar unter  
[https://m.udv.de/de/publikationen/forschungsberichte?page=1&sort\\_by=field\\_pub\\_version\\_value&items\\_per\\_page=10&panel\\_pane\\_6-12](https://m.udv.de/de/publikationen/forschungsberichte?page=1&sort_by=field_pub_version_value&items_per_page=10&panel_pane_6-12), abgerufen am 26.03.2021; -

nichts. Die Beklagte stellt nicht in Abrede, dass geöffnete Einbahnstraßen grundsätzlich 90  
keinen Unfallschwerpunkt bilden, sich Radfahrer in diesen entgegen der eigentlichen  
Fahrtrichtung grundsätzlich sicher bewegen können oder PKWs bei Unfällen in geöffneten  
Einbahnstraßen häufig unfallverursachend sind. Da die in Bezug genommenen  
Untersuchungen die mit der Freigabe von Einbahnstraßen einhergehenden Gefahren  
abstrakt untersuchen, folgt daraus nicht, dass jede Einbahnstraße für die gegenläufige  
Öffnung des Fahrradverkehrs geeignet ist. Erforderlich bleibt stets eine Einzelfallbeurteilung,  
die die Beklagte aus den vorgenannten Gründen in rechtlich nicht zu beanstandender Weise  
vorgenommen hat. Im Übrigen bestätigt der vorgenannte und vom Kläger in Bezug  
genommene Forschungsbericht auch den weiteren Vortrag der Beklagten, wonach die  
U.-----straße zu schmal für die Anlegung eines Schutzstreifens sei, wie ihn etwa die  
Unfallkommission der Beklagten gefordert hatte. Auch der Forschungsbericht hält hierzu eine  
Fahrbahnbreite von mindestens 3,75 m für erforderlich,

- Unfallforschung der Versicherer, Forschungsbericht Nr. 41, Sicherheitsbewertung von 91  
Fahradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen, September 2016, Ziffer 4.1.1 (= S.  
105), abrufbar unter  
[https://m.udv.de/de/publikationen/forschungsberichte?page=1&sort\\_by=field\\_pub\\_version\\_value&items\\_per\\_page=10&panel\\_pane\\_6-12](https://m.udv.de/de/publikationen/forschungsberichte?page=1&sort_by=field_pub_version_value&items_per_page=10&panel_pane_6-12), abgerufen am 26.03.2021 -

welche in der U.-----straße über eine Strecke von etwa 45 m nicht gegeben ist. Bereits in 92  
der Ausschusssitzung vom 18.6.2012 hatte die Beklagte im Rahmen der  
verkehrsplanerischen Stellungnahme ausgeführt, in dem hinteren Bereich der U.-----straße  
könne wegen fehlender Fahrbahnbreite weder ein Schutzstreifen noch ein Radfahrstreifen  
angelegt werden. Auch mit Blick hierauf erweist es sich nicht als ermessensfehlerhaft, dass  
die Beklagte über die der Empfehlungen der von ihr eingesetzten Unfallkommission, welche  
sie in der Örtlichkeit als nicht umsetzbar betrachtet hat, durch Sperrung der Straße für  
gegenläufigen Radverkehr letztlich hinausgegangen ist und diese Entscheidung  
aufrechterhalten hat.

Für die Rechtmäßigkeit der Entscheidung der Beklagten ist es schließlich rechtlich unerheblich, ob die Führung des Fahrradverkehrs entgegen der Fahrtrichtung in der U.-----straße sicherer ist, als auf Alternativrouten.	93
Soweit der Kläger die Klage zurückgenommen hat, beruht die Kostenentscheidung auf § 155 Abs. 2 VwGO, im Übrigen auf § 154 Abs. 1 VwGO.	94
Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 Abs. 1 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 11, § 709 Satz 2 ZPO.	95
<b>Rechtsmittelbelehrung</b>	96
Gegen dieses Urteil steht den Beteiligten die Berufung an das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen zu, wenn sie von diesem zugelassen wird. Die Berufung ist nur zuzulassen, wenn	97
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1. ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils bestehen,</li> <li>• 2. die Rechtssache besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten aufweist,</li> <li>• 3. die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat,</li> <li>• 4. 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</li> <li>• 5. ein der Beurteilung des Berufungsgerichts unterliegender Verfahrensmangel geltend gemacht wird und vorliegt, auf dem die Entscheidung beruhen kann.</li> </ul>	<del>99</del> 100 101 102 103
Die Zulassung der Berufung ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Urteils bei dem Verwaltungsgericht Köln, Appellhofplatz, 50667 Köln, schriftlich zu beantragen. Der Antrag auf Zulassung der Berufung muss das angefochtene Urteil bezeichnen.	104
Statt in Schriftform kann die Einlegung des Antrags auf Zulassung der Berufung auch als elektronisches Dokument nach Maßgabe des § 55a der Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO – und der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung – ERVV) erfolgen.	105
Die Gründe, aus denen die Berufung zugelassen werden soll, sind innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung des vollständigen Urteils darzulegen. Die Begründung ist schriftlich oder als elektronisches Dokument nach Maßgabe des § 55a VwGO und der ERVV bei dem Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Aegidiikirchplatz 5, 48143 Münster, einzureichen, soweit sie nicht bereits mit dem Antrag vorgelegt worden ist.	106
Vor dem Oberverwaltungsgericht und bei Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht eingeleitet wird, muss sich jeder Beteiligte durch einen Prozessbevollmächtigten vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens	107

über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, die die Befähigung zum Richteramt besitzen, für Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts auch eigene Beschäftigte oder Beschäftigte anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts mit Befähigung zum Richteramt zugelassen. Darüber hinaus sind die in § 67 Abs. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung im Übrigen bezeichneten ihnen kraft Gesetzes gleichgestellten Personen zugelassen.

Die Antragschrift sollte zweifach eingereicht werden. Im Fall der Einreichung eines elektronischen Dokuments bedarf es keiner Abschriften. 108

**Beschluss** 109

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 110

5.000,00 € 111

festgesetzt. 112

**Gründe** 113

Der festgesetzte Streitwert entspricht dem gesetzlichen Auffangstreitwert im Zeitpunkt der Klageerhebung (§ 52 Abs. 2 GKG). 114

**Rechtsmittelbelehrung** 115

Gegen diesen Beschluss kann schriftlich oder zu Protokoll des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle, Beschwerde bei dem Verwaltungsgericht Köln, Appellhofplatz, 50667 Köln eingelegt werden. 116

Statt in Schriftform kann die Einlegung der Beschwerde auch als elektronisches Dokument nach Maßgabe des § 55a der Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO – und der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung – ERVV) erfolgen. 117

Die Beschwerde ist innerhalb von sechs Monaten, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, einzulegen. 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. 118

Die Beschwerde ist nur zulässig, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200 Euro übersteigt. 119

Die Beschwerdeschrift sollte zweifach eingereicht werden. Im Fall der Einreichung eines elektronischen Dokuments bedarf es keiner Abschriften. 120