

Max Mustermann, Musterstraße 1, 99999 Musterhausen

Bayerisches Verwaltungsgericht
Postfach 200543
80005 München

Vollzug Straßenverkehrsordnung

XX.XX.XXXX

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhebe ich

K L A G E

gegen das

Landratsamt Ebersberg
Eichthalstraße 5
85560 Ebersberg

als Straßenverkehrsbehörde verantwortlich für die Radverkehrsführung in 85643 Steinhöring mit folgendem Antrag:

Die Änderung der Vorfahrtregelung am Zeichen 205 an der Einmündung der Hintsberger Straße in die Münchner Straße/B304 durch den Zusatz „10m“ wird aufgehoben und für den einmündenden Verkehr der Hintsberger Straße durch eine Haltelinie vor dem Beginn des gemeinsamen Fuß- und Radwegs nach Tulling ergänzt.

Hilfsweise beantrage ich, die Beklagte zu verpflichten, die Radwegebenutzungspflicht des gemeinsamen Fuß- und Radweges der B304 von Steinhöring nach Tulling, beginnend an der Hintsberger Straße, aufzuheben und Radfahrenden in Richtung Osten das Fahren auf der Fahrbahn der B304 zu erlauben.

Hilfsweise beantrage ich, die Beklagte zu verpflichten, mich unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu bescheiden.

Begründung:

Ich fahre regelmäßig mit dem Fahrrad von meiner Arbeitsstätte in Arbeitshausen zu meinem Zuhause in Musterhausen. Dabei nutze ich u. a. die Bundesstraße 304 von Steinhöring nach Tulling. Ich bin also von der Radverkehrsführung an dem Abschnitt der B304 zwischen Tulling und Steinhöring innerorts und außerorts betroffen. Meine körperliche Unversehrtheit wurde durch Unfälle bei der Fahrt in Gegenrichtung (von Tulling nach Steinhöring) verletzt, siehe Anlage 1 und 2 (Unfall vom xx.xx.xxxx mit Prellung meiner rechten Hand, Unfall vom xx.xx.xxxx mit Bänderriss am Daumen der rechten Hand), die zeigen, dass die bis dahin bestehende Radverkehrsführung nicht

sicher war. In einem mehrfachen Schriftwechsel zwischen dem 1. März und 15. Mai 2025 habe ich das Landratsamt als Straßenverkehrsbehörde um eine Klarstellung der für mich bis dahin unklaren Vorfahrtregelung gebeten (Situation bis März 2025 siehe Bild 1 und 2). Daraufhin wurde das Zeichen 205 an der Einmündung der Hintsberger Straße in die Münchner Straße / B304, das sich noch vor dem Beginn des gemeinsamen Fuß- und Radweges der B304 von Steinhöring nach Tulling befindet, um ein Zusatzschild „10m“ ergänzt und ein weiteres Zeichen 205 direkt an der Sichtlinie zur B304 aufgestellt (s. Bild 3). Diese Änderung habe ich das erste Mal durch Befahren der Strecke am 04. April 2025 zur Kenntnis genommen. Dieses Zusatzschild „10m“ hebt die Vorfahrt des Radverkehrs durch Vorfahrtregelung per Beschilderung an der Einmündung des von Osten vom gemeinsamen Fuß- und Radweg kommenden Radverkehrs auf, sodass an dieser Stelle rechts-vor-links gilt. Durch den Bescheid vom 27. Mai 2025 setzt mich die Straßenverkehrsbehörde in Kenntnis, dass der von Osten kommende Radverkehr in Zukunft durch ein kleines Zeichen 205 dem Verkehr der Hintsberger Straße Vorfahrt zu gewähren hat. Für den von Osten kommenden Radverkehr ist diese Klarstellung zu begrüßen.

Für den von Westen kommenden Radverkehr ist das Vorverlegen des Vorfahrt-Gewährens der Hintsberger Straße an die Sichtlinie der B304 jedoch höchst problematisch und gefährdet die körperliche Unversehrtheit der Radfahrenden erheblich. Der Bescheid der Straßenverkehrsbehörde führt aus, dass der Radverkehr von Westen / Ebersberg kommend in Steinhöring auf der Münchner Straße / B304 auf einem gemeinsamen Fuß- und Radweg geführt wird und gegenüber dem einmündenden Verkehr der Hintsberger Straße wartepflichtig ist. Dies entspricht nicht der realen Situation. Der Radverkehr der B304 aus Westen kommend wird in Steinhöring vor der Einmündung der Hintsberger Straße auf der Fahrbahn geführt (s. Bild 4 und 5). Er ist damit – anders als im Bescheid vom 27. Mai ausgeführt – dem einmündenden Verkehr vorfahrtberechtigt. Falls die Beklagte die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn der Münchner Straße / B304 bestreiten sollte, beantrage ich, ihr die Vorlage vorhandener Planunterlagen oder sonstiger Aufzeichnungen aufzugeben, hilfsweise eine Ortseinsicht durchzuführen.

Der von Westen kommende Radverkehr auf der Fahrbahn der B304 hat das Zeichen 240 des in der Hintsberger Straße beginnenden gemeinsamen Fuß- und Radweges zu beachten, das Radfahrenden die Nutzung der Fahrbahn verbietet und vorschreibt den gemeinsamen Fuß- und Radweg zu befahren. Der Radverkehr muss also über einen Schwenk von der Fahrbahn der vorfahrtberechtigten Münchner Straße / B304 über die einmündende Hintsberger Straße auf den straßenbegleitenden Fuß- und Radweg wechseln. Ein Wechsel des Straßenteils berührt die Vorfahrt nicht. Der Radverkehr der Bundesstraße ist damit vorfahrtberechtigt gegenüber dem einmündenden Verkehr der Hintsberger Straße.

Bislang war für den Verkehr der Hintsberger Straße durch das Zeichen 205 ohne Zusatzschild „10m“ klar geregelt, dass dem Radverkehr Vorfahrt auf diesen gemeinsamen Fuß- und Radweg zu gewähren ist und auch den Raum zu lassen, um die Zufahrt auf diesen gemeinsamen Fuß- und Radweg zu ermöglichen (s. Bild 2). Hier wäre eine Haltelinie vor dem Beginn des gemeinsamen Fuß- und Radweges nach Tulling eine ergänzende, hilfreiche Maßnahme gewesen, um dem einmündenden Verkehr zu verdeutlichen, dem Radverkehr den Platz zum Auffahren auf den benutzungspflichtigen gemeinsamen Fuß- und Radweg zu lassen. Mit der Änderung durch das Zusatzschild „10m“ am Zeichen 205 unmittelbar vor dem gemeinsamen Fuß- und Radweg (s. Bild 4) entsteht der Eindruck, der Verkehr der Hintsberger Straße könne direkt bis an die Sichtlinie fahren und dass die Vorfahrt erst vorne an der Sichtlinie einzuhalten sei, was die Vorfahrt des von Westen kommenden Radverkehrs nicht angemessen berücksichtigt.

Der einmündende Verkehr der Hintsberger Straße fährt jetzt also direkt an die Sichtlinie, was Kollisionen mit dem Radverkehr provoziert, der gerade auf den gemeinsamen Fuß- und Radweg wechselt, und für nachfolgenden Radverkehr den Wechsel auf den gemeinsamen Fuß- und Radweg blockiert. Der von Westen kommende Radfahrer, der sich auf einer abschüssigen Fahrbahn nähert und kurz vor Ortsende beschleunigungsbereiten Kraftfahrzeugverkehr im Rücken hat, der seinerseits den einmündenden Verkehr der Hintsberger Straße erst sehr spät sieht, muss sich also entscheiden

- a) sich möglicherweise vom einmündenden Verkehr umfahren zu lassen, der den vorfahrtberechtigten Radverkehr, der auf den gemeinsamen Fuß- und Radweg wechseln muss, zu spät sieht und nicht mehr durch ein Z205 ohne Zusatz „10m“ zum Warten vor dem gemeinsamen Fuß- und Radweg angehalten wird
- b) vor dem Wechsel auf den gemeinsamen Fuß- und Radweg sehr plötzlich zu bremsen, weil der Wechsel auf den gemeinsamen Fuß- und Radweg durch an der Einmündung wartende Fahrzeuge blockiert ist, was eine erhebliche Gefährdung durch den nachfolgenden Kraftfahrzeugverkehr bedeutet, der hier nicht mit unerwarteten Bremsmanövern vorfahrtberechtigter Radfahrer rechnet, oder
- c) ohne plötzliche Bremsmanöver nicht auf den gemeinsamen Fuß- und Radweg zu wechseln sondern zunächst auf der Fahrbahn zu bleiben, um an der nächstmöglichen Zufahrt auf den gemeinsamen Fuß- und Radweg zu wechseln, was der Benutzungspflicht und dem damit verbundenen Fahrverbot auf der Fahrbahn widerspricht.

Die Verlagerung des Vorfahrt-Gewähren direkt an die Sichtlinie der B304 sorgt also für eine verstärkte Gefährdung des von Westen kommenden Radverkehrs und ist daher abzulehnen. §1 VwV StVO stellt die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden in den Mittelpunkt: „Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“ Ich bitte deshalb das Gericht darum, die Beklagte zu einer Aufhebung der Anordnung des Zusatzschildes „10m“ am Zeichen 205 an der Einmündung der Hintsberger Straße in die B304 vor dem Beginn des gemeinsamen Fuß- und Radweges zu verpflichten.

Um Fahrzeugführer von Fahrzeugen an der Einmündung der Hintsberger Straße zu veranlassen, die Zufahrt zum gemeinsamen Fuß- und Radweg freizulassen und den Wechsel des von Westen kommenden Radverkehrs auf den gemeinsamen Fuß- und Radweg gefahrlos zu ermöglichen, bitte ich das Gericht außerdem, die Straßenverkehrsbehörde zu verpflichten, für den Verkehr der Hintsberger Straße, der auf die B304 einbiegen möchte, eine Haltelinie vor dem Beginn des gemeinsamen Fuß- und Radweg anzuordnen.

Um diese Gefahrenstelle für den Radverkehr Westen nach Osten an dieser Stelle zu vermeiden, beantrage ich hilfsweise, die Beklagte zu verpflichten, die Radwegebenutzungspflicht direkt ab dem Beginn des Radweges in der Hintsberger Straße aufzuheben. Dieser Radweg liegt – anders als im Bescheid vom 27.5. ausgeführt - nicht nur im außerörtlichen sondern auch im innerörtlichen Bereich. Gerade im innerörtlichen Bereich befindet sich auch die benannte Gefahrenstelle (Beginn des Radweges der B304 innerhalb von Steinhöring). Es besteht hier keine Gefahrenlage durch besondere örtliche Verhältnisse.

Die Anordnung der Benutzungspflicht eines Radwegs oder eines gemeinsamen Fuß- und Radweges unterliegt der Einschränkung des § 45 Abs. 9 StVO. In Satz 1 heißt es dort: „Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf

Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist.“ Satz 3 verstärkt diese Einschränkung für den fließenden Verkehr – hier den Radverkehr, der die Fahrbahn nicht benutzen darf: “Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen 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.“ Satz 4 ist für den innerörtlichen Teil des gemeinsamen Fuß- und Radweges nicht beachtlich. Die Begrenzung der Anordnungen u. a. von Benutzungspflichten durch §45 Abs. 9 StVO soll es gerade sein, die Zahl der Verkehrsschilder einzuschränken und die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer zu stärken. Wenn technische Regelwerke die bauliche Errichtung eines Radweges geboten erscheinen lassen, folge daraus nicht, dass auch seine Benutzung zwingend vorgeschrieben werden muss. Erschwernisse, die lediglich die normalen Gegebenheiten des heutigen Straßenverkehrs widerspiegeln (zu ihnen gehöre grundsätzlich das Vorhandensein langsamerer Verkehrsteilnehmer auf der Straße), böten keinen Anlass für Verkehrsbeschränkungen (BayVGH, VRS 117, 360). Das Urteil des bayerischen VGH ist vom BVerwG in einem Grundsatzurteil bestätigt worden (BVerwG, VRS 120, 207). Wo es keine besonderen Gefahren gibt, kann eine Radwegebenutzungspflicht nicht angeordnet werden. Zahlreiche weitere Gerichte haben gegen die Anordnung von Benutzungspflichten klagenden Radfahrern Recht gegeben (VG Hamburg, 5 VG 4258/2000; VG Hamburg 20 VG 1279/2001; VG Schleswig-Holstein, 3A 275/02 2003; VG Schleswig-Holstein NZV 2005; VG Lüneburg, Urteil 5A 121/04 vom 19.10.2005; VGH Baden-Württemberg, Beschluss 5 S 3146/08 vom 05.03.2009; VGH Baden-Württemberg, VRS 118, 40; VG Schleswig-Holstein, Urteil 3 A 183/10 vom 19.04.2011; VG Hannover, Urteil 7 A 3749/11 vom 03.05.2012; VG Braunschweig, 6 A 64/11 vom 16.4.2013; VG München, Urteil 2 K 218/15 vom 13.4.2017; VG Hannover, 7A 2194/16 vom 17.1.2018; OVG Sachsen, Urteil 3 A 278/16 vom 6.9.2018; OVG Berlin-Brandenburg, Urteil 1 B 25/15 vom 14.2.2018; OVG Greifswald, 1 LB 505/15 vom 29.10.2019).

Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) sehen für eine Verkehrsbelastung wie hier an der Münchner Straße von unter 500 Fahrzeugen pro Stunde keine zwingende Radverkehrsführung auf baulich getrennten Radwegen vor. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA sehen für solche Belastungen Mischverkehr auf der Fahrbahn oder allenfalls eine Radverkehrsführung auf Schutzstreifen oder Radwegen ohne Benutzungspflicht vor. Die ERA sehen darüber hinaus sichere Auffahrten nicht über einmündende Straßen, sondern über Zufahrten direkt von der Fahrbahn auf straßenbegleitende Radwege mit einer Verflechtungslänge von 10 bis 20m vor, um konfliktträchtige Knotenpunkte und die damit einhergehende Gefährdung der Radfahrenden zu vermeiden. Nachdem in Steinhöring eine Radverkehrsführung von der Fahrbahn erst nach der Einmündung der Hintsberger Straße direkt auf den gemeinsamen Fuß- und Radweg eine bauliche Umgestaltung erforderlich machen würde, ist eine hilfsweise Aufhebung der Benutzungspflicht bis zur nächsten sicheren Auffahrt auf den gemeinsamen Fuß- und Radweg entsprechend den Gestaltungsrichtlinien der ERA eine sichere, einfache und rechtlich gebotene Alternative. Mit einer solchen Radverkehrsführung ist die Gefährdung des Radverkehrs der Münchner Straße / B304 durch den einmündenden Verkehr der Hintsberger Straße erheblich reduziert.

Mit freundlichen Grüßen

Max Mustermann

Bilder

Bild 1: Einmündung der Hintsberger Straße an der B304/Münchner Straße in Steinhöring aus Sicht des Radverkehrs auf dem straßenbegleitenden linksseitigen gemeinsamen Fuß- und Radweg Richtung Westen vor der Umsetzung der im Bescheid vom 27.5. angekündigten Maßnahmen (Stand 28.3.2025)



Bild 2: Einmündung der Hintsberger Straße an der B304/Münchner Straße in Steinhöring aus Sicht des Verkehrs der Hintsberger Straße vor der Umsetzung der im Bescheid vom 27.5.25 angekündigten Maßnahmen (Stand 28.3.2025)



Bild 3: Einmündung der Hintsberger Straße an der B304/Münchner Straße in Steinhöring aus Sicht des Verkehrs der Hintsberger Straße, Zeichen 205 mit Zusatzschild „10m“ (Stand: 3. April 2025)



Bild 4: Radverkehrsführung der Münchner Straße in Steinhöring auf der Fahrbahn Richtung Osten (Stand: 3. April 2025)



Bild 5: Wechsel des Radverkehrs der B304 von der Fahrbahn auf den gemeinsamen Fuß- und Radweg (Stand: 3. April 2025)



Anlage 1:

Anlage 2:

Anlage 3: Bescheid vom 27. Mai 2025

Anlage 4: Schriftverkehr mit dem Landratsamt Ebersberg zur Vorfahrtbeschilderung
Hintsberger Straße / B304