

Pirmasens, den 10.06.2022

Dennis Schneble – Hochwaldstr. 12 – 66954 Pirmasens

Stadtverwaltung Pirmasens
Stadtrechtausschuss
Exerzierplatzstraße 17
66953 Pirmasens
Per e-mail an rechtsamt@pirmasens.de

Öffnung der Schillerstraße für den Radverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

bzgl. der Stellungnahme des Ordnungsamtes vom 19.05.22 nehme ich folgendermaßen Stellung:

Ich widerspreche der Straßenverkehrsbehörde insbesondere bzgl. der Behauptung, es lägen überhaupt „konzeptionelle Voraussetzungen“ vor. Solche werden weder in der StVO, noch in der VwV erwähnt. Ich habe gegenüber dieser Behörde einen Antrag auf Erlass verkehrsregelnder Maßnahmen bzgl. einer konkreten, gegenwärtig die Voraussetzungen des § 45 (9) S. 3 StVO (als auch der VwV zur StVO) verfehlenden Verkehrsregelung in der Schillerstraße gestellt. Diesen hat sie ohne tragfähige rechtliche Begründung zurückgewiesen.

Verkehrsplanung auch im Rahmen von sogenannten „Verkehrskonzepten“ kann durchaus ein zulässiges Element straßenverkehrsbehördlichen Handelns und Ermessens sein. Dies habe ich der Stadt Pirmasens auch mehr als vier Jahre zugestanden, ohne, dass jene in dieser Richtung in irgendeiner Weise tätig geworden wäre. Sie hat kein Recht mehr, sich auf den Faktor Zeit zu berufen. Im Übrigen gibt die Behörde noch nicht einmal ein konkretes Zeitfenster an, bis zu welchem eine Freigabe erfolgen könne. Das heißt, es ist durchaus damit zu rechnen, dass auch in den nächsten vier Jahren absolut nichts geschehen wird. Dies stellt, wie in meinem Widerspruch ausgeführt, einen Verstoß gegen das Rechtsstaatsprinzip dar.

In diesem Zusammenhang widerspreche ich der Behörde auch grundsätzlich, dass eine „Umsetzung“ derartiger „Maßnahmen“ vom Beschluss irgendwelcher „Gremien“ abhängig sei. Straßenverkehrsrechtliche Regelungen mittels Verkehrszeichen basieren auf der StVO und sind (mit wenigen Ausnahmen, wie bspw. die Einrichtung von Tempo-30-Zonen) ausdrücklich kein Element der demokratischen Willensbildung (bspw. von Stadträten oder Kreistagen). Natürlich kann in einem Stadtrat oder einem kommunalen Ausschuss ein Beschluss gefasst werden, die zuständige Straßenverkehrsbehörde aufzufordern, bspw. Einbahnstraßen für den Radverkehr freizugeben. Die Entscheidung darüber unterliegt jedoch einzig und allein dieser; auf der Basis einer individuellen (und korrekten) Ausübung straßenverkehrsrechtlichen Ermessens. Dies gilt gerade für Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs, für die die Ausnahmetatbestände des § 45 (9) S. 4 StVO nicht vorliegen.

Der Behörde ist auch in dem Punkt zu widersprechen, es bedürfe für die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h durch Zeichen 274-30 StVO eines Gremienbeschlusses. Es handelt sich um einen Verwaltungsakt in Form einer durch Verkehrszeichen manifestierten Allgemeinverfügung, die allein auf der Basis der StVO (und der ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften zur StVO) zu treffen ist. Diese ist im Sinne des Schutzes des Radverkehrs notwendig, um einen sicheren Verkehr in einer freigegebenen Einbahnstraße zu garantieren.

Außerdem widerspreche ich der Straßenverkehrsbehörde bzgl. der Auffassung, die Straßenbreite wäre, trotz des in Einbahnstraßen erlaubten beidseitigen Beparkens der Straßenränder, ausreichend, um eine sichere Begegnungsbreite zu gewährleisten. Insbesondere würde durch das Unterlassen eines linksseitigen absoluten Halteverbots die Gefahr von „Dooring“-Unfällen, als auch Unfälle durch unzureichenden seitlichen Abstand im Gegenverkehr eröffnet. Dies ist insb. in Pirmasens zu erwarten, da ein Großteil der automobilen Verkehrsteilnehmer noch keine (ausreichende) Erfahrung mit geöffneten Einbahnstraßen besitzt. Von diesen muss im Übrigen auch ein Sicherheitsabstand zu (seitlich) parkenden Autos eingehalten werden; dies ist jedoch bei Gegenverkehr mit Radfahrern bei beidseitig beparkten Straßenrändern nicht mehr möglich.

Die Behörde widerspricht sich im Übrigen auch in ihrer Stellungnahme. Im ersten Gliederungspunkt zur rechtlichen Einschätzung ist von einer Geschwindigkeitsbeschränkung die Rede, im vierten jedoch von einer „Tempo-30-Zone“. Es handelt sich hierbei um völlig unterschiedliche rechtliche Regelungen.

Ich wiederhole noch einmal: Ein Verbot des fließenden Verkehrs bedarf einer „besonderen örtlichen Gefahrenlage“. Die Behörde bestätigt in ihrer Stellungnahme, dass eine solche in der Schillerstraße nicht vorhanden ist. Also hat diese im Rahmen pflichtgemäßen Ermessens die gegenwärtige Verkehrsregelung **umgehend** in der Weise anzupassen, um einen Zustand herzustellen, der die Benutzung jener Straße für den Radverkehr in beiden Richtungen ermöglicht.

Die Straßenverkehrsbehörde hat eine straßenverkehrsrechtliche Entscheidung zu treffen und kann sich nicht darauf berufen, sie müsse die Ergebnisse diverser Konzepte oder irgendwelche Beschlüsse abwarten. Sie allein ist zuständige Behörde zur Anordnung von Verkehrszeichen nach § 45 (3) StVO. Diese Verweigerung, Ermessen neu auszuüben, ist folglich selbst ermessensfehlerhaft, insb. im Hinblick auf das verweigerte Entschließungsermessen (Siehe die Änderung des Wortes „kann“ durch „soll“ in der VwV zur Öffnung von Einbahnstraßen). Folglich liegt hier, wie von mir in meinem Antrag, als auch meinem Widerspruch ausgeführt, ein vollständiger Ermessensausfall vor.

Ich bitte Sie daher, meinem Widerspruch abzuhelpfen und die Straßenverkehrsbehörde anzuweisen, meinen ursprünglichen Antrag umgehend zu vollziehen; also die Schillerstraße für den Radverkehr freizugeben.

Sollte bis zum Ablauf der Drei-Monats-Frist seit Eingang meines Widerspruchs die Schillerstraße nicht für den Radverkehr geöffnet worden sein, werde ich vor dem VG Neustadt Untätigkeitsklage (inkl. Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung) erheben, andernfalls (bei Zurückweisung meines Widerspruchs) Verpflichtungsklage.

Bzgl. einer Einladung zu einer Anhörung im Stadtrechtsausschuss möchte ich anregen, hierfür einen Ortstermin in der Schillerstraße anzuberaumen.

Mit freundlichen Grüßen

Dennis Schneble