

Pirmasens, den 13.05.2022

Dennis Schneble – Hochwaldstr. 12 – 66954 Pirmasens

Stadtverwaltung Pirmasens
Straßenverkehrsbehörde
Adam-Müller-Straße 69
66954 Pirmasens

Widerspruch gegen den ablehnenden Bescheid vom 18.02.2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich erhebe hiermit **Widerspruch** gegen die Zurückweisung meines Antrages vom 19.01.2022 zur begehrten Neuausübung des straßenverkehrsrechtlichen Ermessens zur Öffnung der Schillerstraße (einer Einbahnstraße) für den Radverkehr.

Dieser ablehnende Bescheid wurde mir nur per am 24.02.22 zugesandter e-mail durch Frau S. elektronisch als pdf-Datei, jedoch nicht per Briefpost oder Zustellung bekanntgegeben, entspricht jedoch einem Verwaltungsakt im Sinne des § 35 VwVfG, insbesondere, da meinem Begehren auch nach Ablauf der in meinem Antrag genannten Frist (21.04.22) nicht entsprochen wurde. Er enthielt auch keine Rechtsbehelfsbelehrung, weswegen ein Widerspruch nach § 58 VwGO innerhalb eines Jahres nach Bekanntgabe zulässig ist.

Die Straßenverkehrsbehörde beruft sich darin auf das Fehlen einer Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und irgendwelche verkehrsplanerischen Konzepte, die irgendwann einmal in der Zukunft realisiert werden sollen. Sie führt auch keinerlei rechtliche Begründung dafür an, warum in der Schillerstraße ein Verbot des fließenden Verkehrs im Sinne des § 45 (9) S. 3 StVO in Gestalt einer für den Radverkehr undurchlässigen Einbahnstraßenregelung überhaupt (noch) gerechtfertigt wäre.

Ergänzend zu meiner rechtlichen Begründung im Rahmen meines Antrages nehme ich darüber hinaus zu den Inhalten des Bescheides, als auch der Weigerung der Straßenverkehrsbehörde, die Schillerstraße bis zum 21.04.22 für den Radverkehr freizugeben, folgendermaßen Stellung.

Der gegenwärtige Zustand ist, insbesondere aus Sicht des Radverkehrs, **offenkundig rechtswidrig**, da in dieser Straße, als auch den Einmündungsbereichen (insb. im Hinblick auf den Ausbauzustand) grundsätzlich keine „besondere örtliche Gefahrenlage“ im Sinne des § 45 (9) S. 3 StVO vorliegt, die ein **Verbot des fließenden Radverkehrs** in beiden Richtungen rechtfertigen würde. Ich verweise hierzu insbesondere auf die Fotos in meinem Antrag.

Darüber hinaus werden in diesem Zusammenhang die Verwaltungsvorschriften (VwV) zur StVO zwecks Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr von der Stadt Pirmasens seit vielen

Jahren **durchweg missachtet**, denn es gibt im gesamten Stadtgebiet (im Jahre 2022) trotz zahlreicher (und grundsätzlich geeigneter) Einbahnstraßen bislang noch **nicht eine einzige**, welche für den Radverkehr freigegeben wurde. In den Verwaltungsvorschriften zu Zeichen 220 StVO, Rn. 4 bis 7 ist von einer Soll-Regelung die Rede, d. h., die Behörden müssen im Rahmen **gebundenen Ermessens** in dieser Angelegenheit auch **von sich aus aktiv** werden.

Die Öffnung von Einbahnstraßen wurde unter anderem auch im neuen Verkehrsentwicklungsplan 2030¹ der Stadt Pirmasens festgeschrieben; umgesetzt wurde davon bislang nichts. Der Ordnungsgeber stellt in der Begründung zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (Bundesrats-Drucksache 410/21 vom 12.05.21), Zu Nummer 13 (Änderung der VwV zu § 41; Seite 109) klar, dass er mittels Austausch des Wortes „kann“ durch „soll“ die Behörden bewusst zum Tätigwerden veranlassen will:

*Durch die Änderung sollen die zuständigen Behörden zur **vermehrten Öffnung** von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr **veranlasst** werden, sofern diese ordnungsrechtlich vertretbar erscheint.*

Ebenfalls verwiesen sei ganz allgemein auf die Begründung in der Beschluss-Drucksache 410/21 des Bundesrates vom 25.06.21, Nr. 9 (Seite 7):

Die Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung hat sich unter den in der derzeitigen VwV aufgeführten Rahmenbedingungen in der Praxis langjährig sehr bewährt – auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit. Sie ist durch entsprechende Forschung abgesichert. Die Regelung ist durch konkrete Vorgaben klar definiert und berücksichtigt somit hinreichend die unterschiedlichen örtlichen Voraussetzungen. (...)

Die Behauptung der Stadtverwaltung Pirmasens, die Freigabe der Schillerstraße für den Radverkehr könne derzeit aufgrund einer fehlenden Geschwindigkeitsbegrenzung nicht erfolgen, ist ebenfalls **offenkundig ermessensfehlerhaft**. Es bestehen keinerlei nachvollziehbare Gründe, in dieser Wohnstraße (wie von mir beantragt) im Zuge der Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr zu dessen Schutz nicht auch eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h anzuordnen. Diese Einzelmaßnahme kann zu einem späteren Zeitpunkt, bspw. bei einer Anordnung einer Tempo-30-Zone in diesem Bereich, entfallen.

Der Verweis auf die bislang fehlende Geschwindigkeitsbegrenzung ist meines Erachtens gänzlich irrelevant, denn eine Solche ist auch unabhängig von einer ggf. schon bestehenden Tempo-30-Zonen-Regelung generell für Einbahnstraßen vorgesehen, die für den Radverkehr freigegeben werden sollen. Jene ist **Teil der straßenverkehrsrechtlichen Gesamtmaßnahme**, die auf die Öffnung der Einbahnstraße abzielt. Das heißt, eine Freigabe einer die sonstigen Kriterien i. S. d. VwV erfüllenden Einbahnstraße (abseits der Hauptverkehrsstraßen) begründet insbesondere zum Schutze des Radverkehrs auch stets eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (oder ggf. auch weniger). Dies gilt auch für die Schillerstraße, da es sich hierbei um eine überwiegend nur Wohnzwecken dienende Gemeindestraße handelt, in welchen die Straßenverkehrsbehörden gem. § 45 (9) S. 4 Nr. 4 StVO generell Tempo 30 mittels Zonenregelungen einrichten können, ohne hierfür eine „besondere örtliche Gefahrenlage“ feststellen zu müssen. Dies lässt sich m. E. im Hinblick auf Gemeindestraßen auch im Umkehrschluss aus der Regelung in Nr. 6 herauslesen. Andere Rechtsgrundlagen, die ebenfalls

¹ <https://www.pirmasens.de/leben-in-ps/verkehr-parken/verkehrsplanung/verkehrsentwicklungsplan/>

für eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit heranziehbar wären, lassen sich insb. auch in den Absätzen 1 S. 1, S. 2 Nr. 3, 1b Nr. 5 und 1c finden.

Darüber hinaus stünde es der Stadtverwaltung Pirmasens im Rahmen ihres Ermessens bspw. auch frei, in der Schillerstraße alternativ (als weiteres milderes Mittel zum gegenwärtigen Verbot des fließenden Verkehrs) entgegen der Einbahnstraße (also in Richtung Bitscher Straße) am rechten Fahrbahnrand einen mit Zeichen 237 beschildert werdenden Radfahrstreifen anzulegen. In diesem Falle ist auch keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h notwendig. Park- und Halteverbote ergäben sich aus der Ausweisung des Radfahrstreifens.

Ich befahre diese Route recht häufig (teils mehrmals in der Woche), wenn ich aus Richtung Lemberg in Richtung Winzeln / Windsberg (meinem Wohnort) unterwegs bin und bin daher auch unmittelbar persönlich betroffen. Die Nutzung der Schillerstraße² würde nicht nur mir, sondern vor allem auch unsicheren Radfahrern (Kinder und Senioren) eine attraktive **Alternative** zur gerade auch für diese Personengruppen durchaus „anspruchsvollen“ bzw. im Einzelfall auch gefährlicheren Route (mehrere Linksabbiegestreifen, teils stärkere Steigung im Bereich der Volksgartenstraße) über die zu den Hauptverkehrszeiten vor allem im Bereich der beiden Ampelkreuzungen überlasteten (teils zwei bis drei abzuwartende Rotphasen) Hauptverkehrsstraßen bieten.

Die Öffnung der Schillerstraße käme somit insgesamt betrachtet **der Verkehrssicherheit** aller Verkehrsteilnehmer **zugute**. Ich kann meine langjährigen Beobachtungen nicht dokumentieren, sehe jedoch insbesondere auch im Bereich des Straßendreiecks zwischen Lemberger Straße, Landauer Straße und Volksgartenstraße immer wieder Radfahrer, die diese Situation in der Weise zu „lösen“ versuchen, indem sie rechtswidrig auf dem (linksseitigen) Gehweg der Lemberger Straße (entgegen dieser Einbahnstraße) den Berg hinauf in Richtung Stadtmitte fahren.

Die Stadtverwaltung Pirmasens hat durch ihre **jahrelange Untätigkeit** deutlich gemacht, dass sie **keinerlei eigenes Interesse** daran hat, **aus eigenem Antrieb** ermessensfehlerhafte, als auch materiell rechtswidrige Verkehrsregelungen, welche u. a. nicht nur mein Grundrecht auf allgemeine Handlungsfreiheit gem. Artikel 2 (1) GG einschränken, aufzuheben oder ermessensfehlerfrei anzupassen. Insbesondere die offenkundige und fortwährende **Nichtüberprüfung** des städtischen **Einbahnstraßennetzes** auf Rechtskonformität, welche gem. der VwV zu § 45 StVO, Rn. 56 bis 59 bei allen Verkehrsregelungen generell **alle zwei Jahre** im Rahmen einer Verkehrsschau, aber auch aus jedem anderen Anlass (bspw. Eingaben betroffener Bürger) erfolgen soll, ist insbesondere im Hinblick auf den Inhalt des Schreibens vom 18.02.22, in welchem erneut **keinerlei straßenverkehrsrechtlich relevante** Begründungen im Sinne des § 45 (9) S. 3 StVO angeführt werden, in meinen Augen ein Beleg für einen vorsätzlich begangenen **vollständigen Ermessensausfall** der Stadtverwaltung Pirmasens im Sinne der Ermächtigung zum Erlass straßenverkehrsrechtlicher Regelungen nach §§ 44 (1), 45 (3) StVO. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der grundsätzlichen Frage, ob und welche Einbahnstraßen im Stadtgebiet für den Radverkehr geöffnet werden müssen, auf welche die Stadtverwaltung Pirmasens (im Gegensatz zu den Straßenverkehrsbehörden anderer Städte) aus eigenem Verschulden immer noch keine Antworten gefunden hat.

Wie bereits angeführt, habe ich die Stadtverwaltung Pirmasens in den letzten Jahren mehrmals im Rahmen mehrerer Eingaben und persönlicher Gespräche darum gebeten, auch die **Freigabe**

² <https://www.openstreetmap.de/karte.html?zoom=16&lat=49.19249&lon=7.60875&layers=B00TT>

der Schillerstraße zu prüfen; also auch **in diesem konkreten Fall** ihr fehlerhaftes Ermessen neu und korrekt auszuüben. So unter anderem auch am **23.01.20** im Rahmen eines persönlichen Gesprächs mit Bürgermeister Maas sowie mehreren Leitern der städtischen Behörden (u. a. auch Frau S. von der Straßenverkehrsbehörde, sowie deren früheren Leiter, Herrn I.) im Pirmasenser Rathaus, angesetzt eine Stunde vor dem letzten „Runden Tisch“ zum neuen Verkehrsentwicklungsplan. Hierzu ließ ich den Teilnehmern auch vorab ein Dokument zukommen, in welchem ich die Öffnung der Einbahnstraßen im Bereich der Schillerstraße einforderte. Obwohl seitdem **mehr als zwei Jahre** vergangen sind (Siehe die o. g. Zweijahresfrist), geschah nichts.

Die ansonsten gänzlich fehlende materielle Substanz an rechtlich relevanter Argumentation entspricht leider auch dem allgemeinen Verhalten der Stadtverwaltung Pirmasens bzgl. anderer Streitpunkte, wie z. B. die fortwährende Sperrung mehrerer öffentlicher Gemeindestraßen (deren Gemeingebrauch nie straßenrechtlich eingeschränkt wurde) durch Zeichen 250 StVO im Stadtgebiet. Teilweise sind davon auch immer noch offizielle Routen des HBR-Systems betroffen (bspw. Blumenstraße³). Der Stadtverwaltung Pirmasens sind auch diese Zustände völlig gleichgültig, denn sie reagiert über Jahre auf entsprechende Eingaben gar nicht.

Die Stadtverwaltung Pirmasens sollte mit der ihr anvertrauten Ermächtigung, straßenverkehrsrechtliche Regelungen im Rahmen einer pflichtgemäßen Ermessensausübung im Sinne des Verordnungsgebers (und § 40 VwVfG) zu erlassen, zukünftig verantwortungsvoll und vor allem **in einer angemessenen** (sich an den Vorgaben der VwV orientierenden) **Zeit** umzugehen. Dieses sich an keinerlei Recht und Gesetz gebunden fühlende Verhalten der Stadtverwaltung Pirmasens, etwaige Handlungen kontinuierlich in eine nicht genauer definierte Zukunft zu verschieben, stellt meiner Meinung nach auch einen **Verstoß gegen das Rechtsstaatsprinzip** in Sinne des Artikels 20 (3) GG dar.

Die gegenwärtige Regelung ist in diesem Zusammenhang auch nicht nur aufgrund der nicht vorliegenden Voraussetzungen des § 45 (9) S. 3 StVO materiell, sondern bereits wegen eines **Verstoßes gegen das Verhältnismäßigkeitsprinzip** auch **grundrechtswidrig**. Das fortwährende straßenverkehrsrechtliche Verbot, (als Radfahrer) die dem uneingeschränkten Gemeingebrauch dienende Schillerstraße in beiden Richtungen zu befahren, ist eine Einschränkung des **Grundrechts auf allgemeine Handlungsfreiheit** im Sinne des Artikels 2 (1) GG. Für diese Einschränkung liegt, wie bereits ausgeführt, keinerlei objektiv haltbare Begründung vor; jene erfolgte einstmals offenkundig völlig willkürlich.

Die Stadtverwaltung Pirmasens hat, obwohl dazu verpflichtet, die Einschränkung von Grundrechten zu begründen, kann keinerlei legitimen Zweck, keine Argumente zur Geeignetheit, zur Erforderlichkeit und zur Angemessenheit dieser Freiheitseinschränkung benennen. Insbesondere bei der Frage, ob die gegenwärtige Einbahnstraßenregelung überhaupt **erforderlich** ist, verweigert die Stadtverwaltung Pirmasens seit Jahren nachweislich auch die Prüfung **milderer Mittel** (wie z. B. eben die Öffnung jener Einbahnstraße für den Radverkehr).

Ich ziehe es sogar in Zweifel, dass die Stadtverwaltung Pirmasens überhaupt **straßenverkehrsbehördliche Anordnungen** zur gegenwärtigen Beschilderung vorweisen kann. Nach meinen Erfahrungen kann sie dies in aller Regel nämlich nicht. Man teilte mir im Rahmen eines anderen Falles mit, dass man derartige Akten nach einer Frist von 10 Jahren vernichten würde. In diesem Fall würde bereits die absolute Rechtsgrundlage für die gegenwärtig im öffentlichen Verkehrsraum angebrachten Verkehrszeichen entfallen; jene wären in diesem Fall

³ <https://www.ds-pektiven.de/?p=7638>

nur unwirksame Scheinverwaltungsakte⁴, die umgehend aus dem öffentlichen Verkehrsraum entfernt werden müssten.

Freigegebene Einbahnstraßen sind in den meisten deutschen Städten inzwischen der Normalfall (in der Region bspw. vor allem in Landau oder Kaiserslautern). Die Stadtverwaltung Pirmasens blockiert in meinen Augen auch vorsätzlich die Interessen des Radverkehrs, um bspw. die beidseitigen Parkmöglichkeiten von Anwohnern in Einbahnstraßen nicht durch eine ergänzende Anordnung von Halteverböten einschränken zu müssen. Dies verstößt allerdings klar gegen § 34 (2) LStrG Rheinland-Pfalz.

Zumal die Stadtverwaltung Pirmasens über ihren sogenannten „Radverkehrsbeauftragten“ ja bereits verlautbaren ließ, die Regelung selbst für rechtswidrig zu halten, sich aber mit der Öffnung weiterhin Zeit zu lassen, ehe man ein „Konzept“ erarbeitet habe. Ein solches verkehrsplanerisches Konzept ist jedoch hinsichtlich der Frage, ob im konkreten Einzelfall (wie der Schillerstraße) die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 (9) S. 3 StVO vorliegen, vollkommen irrelevant. Es liegt nicht im Ermessen der Straßenverkehrsbehörde, die Öffnung einzelner Einbahnstraßen von irgendwelchen verkehrsplanerischen Konzepten abhängig zu machen, die auch erst in einer nicht näher bestimmten Zukunft umgesetzt werden sollen.

Ich bitte darum, mir den Eingang meines Widerspruchs zu bestätigen und bitte um eine zeitnahe Entscheidung. Gegen einen ablehnenden Bescheid werde ich Verpflichtungsklage beim VG Neustadt an der Weinstraße einreichen.

Mit freundlichen Grüßen

Dennis Schneble

⁴ Beschluss 11 B 12.2671 des Bayerischen VGH vom 22.04.2013 oder auch Urteil M 23 K 20.467 des VG München vom 11.08.2020