



**Leonhardt**  
RECHTSANWALTSKANZLEI

RA Antonio Leonhardt, Alfred-Kowalke-Str. 39, 10315 Berlin

Verwaltungsgericht Berlin  
Kirchstr. 7  
10557 Berlin

In der Verwaltungsstreitsache



./ Land Berlin

wird die Klage nunmehr umfassend begründet. Dabei soll der Vortrag wie folgt strukturiert werden:

**Antonio Leonhardt**

Rechtsanwalt, Mag. rer. publ.  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

**Gülsün Korkmaz\***

**Benjamin Ferri, LL.M.\***

(Mailand)

\*Rechtsanwältin in Anstellung

Alfred-Kowalke-Str. 39

10315 Berlin

In Bürogemeinschaft mit

RAin Birgit Stenzel

RA Mirko Walther

Tel.: 030-512 90 79

[info@leonhardt-kanzlei.de](mailto:info@leonhardt-kanzlei.de)

[www.leonhardt-kanzlei.de](http://www.leonhardt-kanzlei.de)

Berlin, den 9. März 2026



Rechtsanwalt Antonio Leonhardt

Ust-ID Nr.: DE349787564

**Geschäftskonto:**

Berliner Sparkasse

IBAN: DE 35 1005 0000 0191 0958 26

BIC: BELADEVXXX

**Fremdgeldkonto:**

IBAN: DE 46 1005 0000 0191 2943 81

BIC: BELADEVXXX

I.	Zulässigkeit der Klage .....	3
1.	Klagebefugnis.....	3
a)	Allgemeiner Maßstab der Klagebefugnis .....	3
b)	Hier: Möglichkeit eines subjektiven Anspruchs auf verkehrsrechtliche Anordnung aus § 45 StVO .....	4
c)	Geschützte Individualinteressen der Kläger .....	7
d)	Jedenfalls: Klagebefugnis aus dem Recht auf fehlerfreie Ermessensbetätigung 9	
2.	Sonstige Zulässigkeit der Klage.....	10
II.	Begründetheit der Klage .....	10
1.	Tatbestandsvoraussetzungen .....	10
a)	Voraussetzung: Gefährlichkeit der streitgegenständlichen Straßenabschnitte	10
b)	Weiterer Maßstab für die besondere Gefährlichkeit .....	12
aa)	ERA 2010 und RASt als Maßstab für den straßenverkehrsrechtlichen Gefahrenbegriff .....	13
bb)	Verstoß gegen bindende Ausbauziele und Ausbauprogramme als weiterer Maßstab .....	15
2.	Subsumtion unter den Tatbestand .....	16
a)	Bezüglich des Klageantrags zu 4) („Schönhauser Allee“) .....	16
b)	Bezüglich des Klageantrags zu 5) („Treskowallee“) .....	21
3.	Reduzierung des Entschließungsermessens .....	26
4.	Reduzierung des Auswahlermessen.....	27
a)	Auswahlermessen im Rahmen des § 45 StVO .....	27
b)	Vergleich möglicher verkehrsrechtlicher Anordnungen .....	29
aa)	Vollständige Untersagung einer Verkehrsart.....	29
bb)	Anordnung von Tempo 30 (Zeichen 274.1).....	29
cc)	Schaffung getrennter Infrastrukturen durch Schaffung eines baulich getrennten Radwegs .....	30
dd)	Einrichtung eines geschützten Radweges bezüglich des Klageantrags zu 4) 33	
ee)	Einrichtung eines geschützten Radweges bezüglich des Klageantrags zu 5) 34	
5.	Jedenfalls: Ermessensausfall.....	36
III.	ZU DEN KLAGEANTRÄGEN ZU 1), 2) UND 3).....	36

## I. ZULÄSSIGKEIT DER KLAGE

Die Klage ist zulässig. Insbesondere sind die Kläger auch klagebefugt.

### 1. KLAGEBEFUGNIS

#### a) Allgemeiner Maßstab der Klagebefugnis

Die Klage ist zulässig, wenn der Kläger die Verletzung eigener Rechte geltend macht. Der Gesetzgeber hat durch diese den Rechtsschutz einschränkende Klagevoraussetzung verhindert, dass sich Dritte, die nicht in eigenen Rechten tangiert werden, im Wege der Klage zum Sachwalter der Interessen der Allgemeinheit oder Einzelner anderer machen.

*Vgl. nur v. Albedyll in: Bader/Funke-Kaiser/Stuhlfauth/von Albedyll, VwGO, 8. Aufl. 2021, § 42 Rn. 60.*

Hierfür soll nach § 42 Abs. 2 VwGO die Möglichkeit einer Rechtsverletzung genügen.

*Vgl. nur Schmidt-Kötters, in: BeckOK VwGO, 74. Ed. 1. April 2025, § 42 Rn. 175.*

Die sog. Möglichkeitstheorie verlangt, dass die behauptete Rechtsverletzung aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen möglich erscheint. Unzulässig ist die Klage nur, wenn die behauptete Rechtsposition offensichtlich und eindeutig nach keiner Betrachtungsweise besteht.

*Vgl. nur BVerwG, Urt. v. 20.03.1964 - VII C 10.61 - BVerwGE 18, 154; Schmidt-Kötters, in: BeckOK VwGO, 74. Ed. 1. April 2025, § 42 Rn. 175.*

Die Möglichkeitstheorie gilt gleichermaßen für Anfechtungs- und Verpflichtungsklagen. Sie erfasst ausdrücklich auch die Ablehnung oder Unterlassung des begehrten Verwaltungsakts.

*Vgl. nur Sodan in: NK-VwGO, 6. Aufl. 2025, § 42 Rn. 379.*

Im Rahmen der Möglichkeitstheorie muss der Kläger die Verletzung von subjektiv-öffentlichen Rechten rügen.

*v. Albedyll in: Bader/Funke-Kaiser/Stuhlfauth/von Albedyll, VwGO, 8. Aufl. 2021, § 42 Rn. 72.*

Als Recht iSd § 42 Abs. 2 VwGO genügt dabei jedes von der Rechtsordnung anerkannte Individualinteresse. Ein subjektives Recht setzt dabei voraus, dass eine Rechtsnorm vorhanden ist, welche die Verwaltung zu einem bestimmten Verhalten verpflichtet.

*v. Albedyll in: Bader/Funke-Kaiser/Stuhlfauth/von Albedyll, Verwaltungsgerichtsordnung, 8. Auflage 202, § 42, Rn. 77.*

Nach herrschender Auffassung richtet sich die Subjektivierung des Rechtsschutzes dabei nach der Schutznormlehre. Die maßgebliche Rechtsnorm muss demnach zumindest neben dem öffentlichen Interesse auch Individualinteressen zu dienen bestimmt sein und die Rechtsmacht verleihen, dieses Individualinteresse durchzusetzen.

*Schmidt-Kötters/M. Schramm in: BeckOK VwGO, Posser/Wolff/Decker, 75. Ed. Stand 01.10.2025, § 42 Rn. 151.*

Dies ist dann der Fall, wenn die Rechtsnorm in qualifizierter und zugleich individualisierter Weise auf schutzwürdige Interessen eines erkennbar abgrenzbaren Kreises Dritter Rücksicht nimmt.

*Schmidt-Kötters/M. Schramm in: BeckOK VwGO, Posser/Wolff/Decker, 75. Ed. Stand 01.10.2025, § 42 Rn. 152a.*

Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn sich aus der Norm ein Personenkreis entnehmen lässt, der sich von der Allgemeinheit unterscheidet.

*Schmidt-Kötters/M. Schramm in: BeckOK VwGO, Posser/Wolff/Decker, 75. Ed. Stand 01.10.2025, § 42 Rn. 152a.*

b) Hier: Möglichkeit eines subjektiven Anspruchs auf verkehrsrechtliche Anordnung aus § 45 StVO

Nach diesen Maßstäben sind die Kläger klagebefugt.

Den Klägern steht ein subjektiv-öffentliches Recht zur Seite. In diesem subjektiv-öffentlichen Recht sind die Kläger - wenigstens möglicherweise - auch verletzt.

§ 45 Abs. 1 StVO ermächtigt die Straßenverkehrsbehörden aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs verkehrsbeschränkende Maßnahmen anzuordnen. Der Schutz der Norm richtet sich damit zwar grundsätzlich auf den Schutz der Allgemeinheit und nicht auf die Wahrung der Interessen Einzelner.

*Vgl. nur Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Urteil vom 29. Januar 2009 – 5 S 149/08 –, Rn. 38, juris.*

Aus § 45 Abs. 1 StVO ergibt sich aber nach ständiger Rechtsprechung zumindest - auch - ein Recht des Einzelnen auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über einen Antrag auf verkehrsregelndes Einschreiten.

*Vgl. zuletzt Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 6. Juni 2024 – 3 C 5.23 –, Rn. 21, juris.*

Dies ist jedenfalls immer dann der Fall, wenn die Verletzung von geschützten Individualinteressen in Betracht kommt.

*Verwaltungsgericht Berlin, Beschluss vom 13. Februar 2026 – VG 11 L 625/25, S. 4; Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Urteil vom 29. Januar 2009 – 5 S 149/08 –, Rn. 38, juris; Hühnermann, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 28. Aufl. 2024, § 45 StVO Rn. 3; Rebler, in: NZV 2006, 113, 114.*

Das Schutzgut der öffentlichen Sicherheit und Ordnung im Sinne des § 45 StVO erfasst dabei als geschützte Individualinteressen insbesondere auch die Grundrechte auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) und Eigentum (Art. 14 Abs. 1 GG) in ihrer Schutzpflichtendimension.

*Vgl. Sächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 3. März 2015 – 3 B 275/14 –, Rn. 10, juris; Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Urteil vom 29. Januar 2009 – 5 S 149/08 –, Rn. 38, juris; BVerwG, Beschluss vom 3. Juli 1986 – 7 B 141/85 –, Rn. 3, juris; Koehl, in: SVR 2017, 16, 19; Rebler, in: NZV 2006, 113, 115.*

Die Darlegungsvoraussetzungen für das erforderliche geschützte Individualinteresse dürfen dabei nicht überspannt werden.

Sofern sich der Kläger gegen eine verkehrsrechtliche Anordnung wendet, lässt es die Rechtsprechung im Rahmen der Klagebefugnis genügen, dass ein Verkehrsteilnehmer geltend macht, die rechtssatzmäßigen Voraussetzungen für eine auch ihn treffende Verkehrsbeschränkung nach § 45 Abs. 1 StVO seien nicht gegeben. Eine potentielle Beeinträchtigung des Verkehrsteilnehmers in seiner Handlungsfreiheit soll insoweit genügen.

*Vgl. nur Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 18. September 2025 – OVG 1 B 23/23 –, Rn. 46, juris.*

Ein in der älteren Rechtsprechung eingeführtes Merkmal der Nachhaltigkeit oder Regelmäßigkeit der Rechtsverletzung im Straßenverkehrsrecht findet in § 42 Abs. 2 VwGO gerade keine Grundlage.

*BVerwG, Urteil vom 21. August 2003 – 3 C 15/03 –, Rn. 19, juris.*

Es ist kein vernünftiger Grund ersichtlich, bei den Anforderungen an die Klagebefugnis gem. § 42 Abs. 2 VwGO im Straßenverkehrsrecht zwischen der Anfechtungsklage und der Verpflichtungsklage zu differenzieren. Insbesondere ist im Rahmen des § 42 Abs. 2 VwGO in der Verpflichtungskonstellation kein höheres Maß an Betroffenheit der Kläger zu fordern.

Soweit abweichend hiervon angenommen wird, dass allein eine regelmäßige Nutzung des verfahrensgegenständlichen Straßenabschnitts grundsätzlich nicht genüge, um einen Anspruch auf behördliches Handeln zu vermitteln,

*vgl. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 27.*

*Februar 2025 – 13 S 15/25 –, Rn. 10, juris*

ist dem daher nicht zu folgen.

Straßenverkehrsrechtlicher Drittschutz ist nicht auf einen besonderen räumlich und sachlich betroffenen Personenkreis reduziert und geht damit über einen reinen „Anliegerschutz“ hinaus. Eine besondere räumliche Zuordnung des Antragstellers zu einer Gefahrenstelle ist in der maßgeblichen Rechtsgrundlage des § 45 Abs. 1 StVO nicht angelegt. Im Übrigen würde ein derart interpretiertes Erfordernis einer besonderen räumlichen Zuordnung des Antragstellers zur Gefahrenstelle die Darlegungsanforderungen an eine subjektive Rechtsverletzung unter Verletzung von Art. 19 Abs. 4 GG überspannen.

Es ist nicht einsichtig, warum das in seinen Ursprüngen als sektorales Gefahrenabwehrrecht ausgestaltete Straßenverkehrsrecht im Gegensatz zum allgemeinen Gefahrenabwehrrecht keine grundrechtlich konturierten Schutzpflichten anerkennen sollte.

Für eine verwaltungsprozessrechtliche Sonderdogmatik allein für das Gebiet des Straßenverkehrsrechts besteht kein Anhalt.

Auch der Beklagte hat daher weder im Antrags-, noch im Widerspruchsverfahren die Antrags-, bzw. Widerspruchsbefugnis der Kläger angezweifelt und etwa die Anträge als unzulässig abgewiesen.

c) Geschützte Individualinteressen der Kläger

Den Klägern stehen im Rahmen der Klagebefugnis geschützte Individualinteressen zur Seite. In diesen sind sie auch – wenigstens möglicherweise – verletzt.

Den Klägern geht es gerade nicht darum, eine grundsätzlich motivierte Auflösung von Nutzungskonflikten des Straßenraums zu Gunsten von Radfahrenden gerichtlich durchsetzen zu lassen, sondern um den Schutz von Leib und Leben vor konkreten Gefahren des Straßenverkehrs (dazu II. 2.).

Es sind das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit aus Art. 2 Abs. 2 GG und das Recht auf Eigentum an ihren Fahrrädern aus Art. 14 Abs. 1 GG berührt.

Hierzu wird ergänzend wie folgt ausgeführt:

[REDACTED]

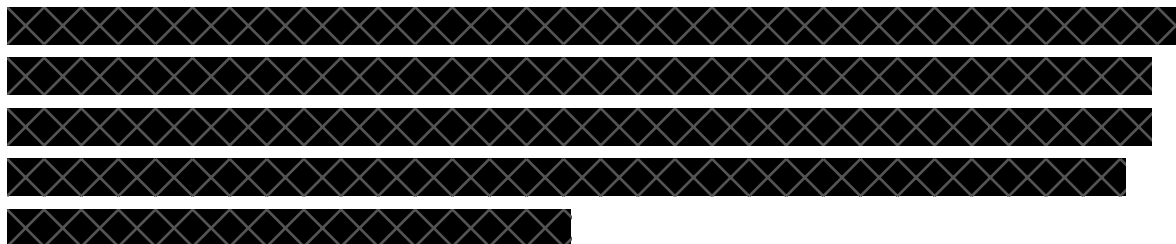
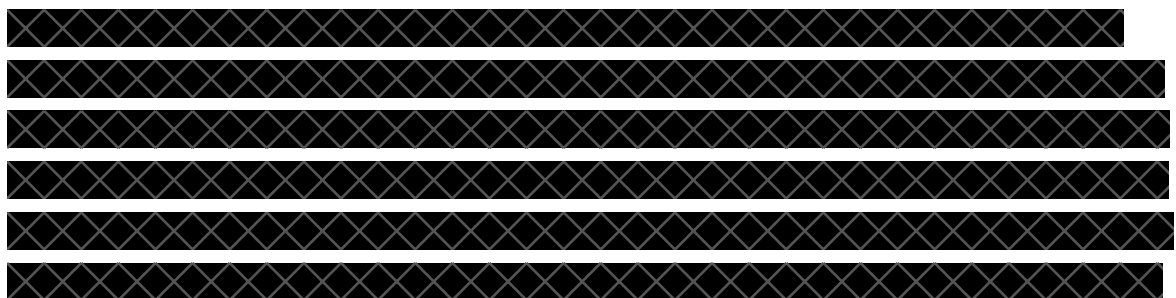
Dabei geraten die [REDACTED] häufig in Situationen, die sie gefährden. Da Radfahrende mit sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten (verschiedene Gruppen wie z.B. Radfahrende mit Kinderanhängern oder begleitete Kinder auf dem Rad, Radfahrende im Freizeitverkehr, Berufspendelnde) fast immer einander überholen, kommt es wegen der geringen Radwegbreite sehr häufig zu gefährlichen Situationen, die regelmäßig auch zu Stürzen führen.

Beweis: Inaugenscheinnahme des streitgegenständlichen Straßenabschnitts

Außerdem treten regelmäßig zu Fuß Gehende plötzlich auf den Radweg, da auch der Fußweg angesichts hoher Einzelhandels- und Gewerbedichte für den starken Fußverkehr

unterdimensioniert und die Trennung von Radweg und Fußweg schwer erkennbar ist. Häufig ragen auch Werbetafeln und Möbel der Außengastronomie oder Paletten mit Warenlieferungen in den Verkehrsbereich hinein, ein Sicherheitsabstand zum Radweg wird fast nie eingehalten. Zudem liegen in regelmäßigen Abständen umgestürzte E-Scooter und Fahrräder auf dem Radweg. Parkende Fahrzeuge behindern vor allem an den kleineren Einmündungen die Sichtverhältnisse für abbiegende Kfz. In der Summe lassen sich bei nahezu jeder Passage des streitgegenständlichen Straßenabschnitts gefährliche Situationen beobachten.

Beweis: Inaugenscheinnahme des streitgegenständlichen Straßenabschnitts



Nahezu täglich geraten die Kläger in Situationen, die sie konkret in ihrer körperlichen Unversehrtheit gefährden. Diese beeinträchtigen ihr Sicherheitsgefühl und beruhen auch auf einer objektiven, konkreten Gefahrenlage (dazu II. 2).

Beweis: Inaugenscheinnahme des streitgegenständlichen Straßenabschnitts

Insgesamt spricht es auch nicht gegen die Zulässigkeit der Klage, dass die zur Begründung der Rechtsverletzung vorgebrachten Tatsachen hier streitig sein mögen. Denn die Klärung der Richtigkeit streitiger Tatsachen ist grundsätzlich im Rahmen der Begründetheit der Klage vorzunehmen. Lässt sich die Rechtsverletzung nicht bereits auf der Basis des Tatsachenvortrags offensichtlich und eindeutig verneinen, ist in der Begründetheitsprüfung der Klage, gegebenenfalls durch Beweiserhebung, festzustellen, ob die geltend gemachten Tatsachen zutreffen.

*so BVerwG, Beschluss vom 21. Juli 2014 – 3 B 70/13 –, Rn. 19, juris.*

Dies folgt bereits aus dem Sinn und Zweck des § 42 Abs. 2 VwGO, der ausschließlich darin besteht, Popularklagen auszuschließen, nicht aber, ernsthaft streitige Frage über das Bestehen oder das Nichtbestehen eines subjektiven Rechts, von deren Beantwortung letztlich der Klageerfolg abhängt, bereits im Rahmen der Zulässigkeitsprüfung zu klären.

*Vgl. hierzu VG Karlsruhe, Urteil vom 29. September 2025 – 5 K 2836/23 –, Rn. 16, juris.*

Entsprechende weitere Beweisangebote sind den Ausführungen zur Begründetheit der Klage (II.) beigefügt.

**Sollte das Gericht weiteren Vortrag im Rahmen der Zulässigkeit für erforderlich halten, wird um einen entsprechenden Hinweis gebeten.**

d) Jedenfalls: Klagebefugnis aus dem Recht auf fehlerfreie Ermessensbetätigung

Die Klage ist jedenfalls zulässig, weil die Kläger mindestens die fehlerfreie Ermessensbetätigung der Behörde über geeignete Schutzmaßnahmen begehren; ein gebundener Anspruch auf eine ganz bestimmte Maßnahme ist für die Zulässigkeit nicht erforderlich.

*In diesem Sinne Wahl/Schütz, in: Schoch/Schneider, 47. EL Februar 2025, § 42 Abs. 2 VwGO Rn. 82.*

Sofern die Kläger – wie hier – einen Anspruch auf behördliches Einschreiten geltend machen, muss der Vortrag zudem erkennen lassen, dass eine Ermessensreduzierung auf Null immerhin möglich ist.

*Vgl. Wahl/Schütz, in: Schoch/Schneider, 47. EL Februar 2025 § 42 Abs. 2, VwGO Rn. 90.*

Hierzu wird auf die Ausführungen im Rahmen der Begründetheit der Klage verwiesen. Demnach ist es wenigstens möglich, dass das Entschließungsermessen (dazu II. 3) auf ein Einschreiten und das Auswahlermessen (dazu II.4) auf eine verkehrsrechtliche Anordnung auf Errichtung eines geschützten Radweges in den streitgegenständlichen Straßenabschnitten reduziert ist.

## 2. SONSTIGE ZULÄSSIGKEIT DER KLAGE

Auch gegen die sonstige Zulässigkeit der Klage bestehen keine Bedenken.

## II. BEGRÜNDETHEIT DER KLAGE

Die Klage ist auch begründet.

Ein Anspruch auf Anordnung folgt unmittelbar aus § 45 Abs. 1 S. 1 iVm Abs. 9 StVO. Hieraus sind die zuständigen Straßenverkehrsbehörden (§ 44 StVO) ermächtigt, aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs sowie aus sonstigen Gründen Verkehrsbeschränkungen anzuordnen. Ein Anspruch der Kläger auf die begehrte verkehrliche Anordnung besteht, soweit die Tatbestandsvoraussetzungen vorliegen (dazu sogleich) und das der Straßenverkehrsbehörde eingeräumte Entschließungs- und Auswahlermessen auf Null reduziert ist (dazu II. 2).

### 1. TATBESTANDSVORAUSSETZUNGEN

Die tatbestandlichen Voraussetzungen der Anspruchsgrundlage sind gegeben. Insbesondere ist eine Benutzung der streitgegenständlichen Straßenabschnitte aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs zu beschränken.

#### a) Voraussetzung: Gefährlichkeit der streitgegenständlichen Straßenabschnitte

Nach der weit überwiegenden Meinung in Rechtsprechung und Literatur sollen Beschränkungen aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs eine konkrete Gefahrenlage voraussetzen.

*Vgl. nur zuletzt Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 5. Oktober 2022 – 11 ZB 22.157 –, Rn. 11, juris; Hühnermann, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 28. Aufl. 2024, § 45 StVO Rn. 3.*

Hierzu muss sorgfältig geprüft werden, ob der Eintritt eines schädigenden Ereignisses, d.h. hauptsächlich von Verkehrsunfällen, hinreichend wahrscheinlich ist. Erforderlich ist insoweit keine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit, vielmehr genügt eine das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit. Ausreichend ist die Feststellung, dass die konkrete Situation auf einem bestimmten Straßenabschnitt die Befürchtung

nahelegt, es könnten in überschaubarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle eintreten.

*Vgl. Verwaltungsgericht Berlin, Beschluss vom 13. Februar 2026 – VG 11 L 625/25, S. 5; BVerwG, Urteil vom 23. September 2010 – 3 C 37/09 –, BVerwGE 138, 21-35, Rn. 27; Hühnermann, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 28. Aufl. 2024, § 45 StVO Rn. 3.*

Die Annahme einer derartigen Gefahrenlage setzt dabei gerade nicht voraus, dass sich ein Schadensfall bereits realisiert hat oder dass ohne ein Handeln der Straßenverkehrsbehörde mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zusätzliche Schadensfälle zu erwarten wären.

*Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 5. Oktober 2022 – 11 ZB 22.157 –, Rn. 11, juris; Bachmeier/Müller/Rebler, Verkehrsrecht Kommentar, 3. Aufl. 2017, § 45 StVO Rn. 6.*

Nach den allgemeinen Grundsätzen des Gefahrenabwehrrechts ist daher, wenn hochrangige Rechtsgüter (Art. 2 Abs. 2 GG) betroffen sind, ein behördliches Einschreiten bereits bei einer geringeren Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts zulässig und geboten.

*BVerwG, Urteil vom 23. September 2010 – 3 C 37/09 –, BVerwGE 138, 21-35, Rn. 27.*

Letztlich ist daher für die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen auf die Gefährlichkeit einer bestimmten Strecke abzustellen.

*Rebler, in: DAR 2013, 343, 349.*

Eine solche Gefährlichkeit kann sich insbesondere aus der Verkehrsbelastung der betreffenden Strecke ergeben, etwa einer ganz erheblichen Überschreitung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke und einem überproportional hohen Anteil des Schwerlastverkehrs.

*Rebler, in: Bachmeier/Müller/Rebler, Verkehrsrecht Kommentar, 3. Aufl. 2017, § 45 StVO Rn. 8; Rebler, in: DAR 2013, 343, 349.*

Eine qualifizierte Gefahrenlage kann sich zudem aus Unfallstatistiken wie dem Unfallatlas der statistischen Ämter des Bundes und der Länder ergeben.

*VG Berlin, Urteil vom 14. März 2023 – 11 K 138/22 –, Rn. 45, juris*

Eine weitere Indizwirkung besitzt die polizeiliche Unfallstatistik.

*Vgl. VG Berlin, Urteil vom 14. März 2023 – 11 K 138/22 –, Rn. 46, juris*

b) Weiterer Maßstab für die besondere Gefährlichkeit

Angesichts der staatlichen Schutzpflicht für das Leben und die körperliche Unversehrtheit aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG dürfen die Anforderungen an den Gefahrenbegriff im Rahmen des § 45 StVO nicht überspannt werden. Eine enge Interpretation des Begriffs der konkreten Gefahr wäre sonst geeignet, verfassungsrechtliche Bedenken aufzuwerfen. Es muss nicht erst „Blut fließen“, bevor Straßenverkehrsbehörden regelnd eingreifen dürfen oder ein Eingreifen im Rahmen der Verpflichtungskonstellation erforderlich wird.

*Vgl. Dölling/Neumann, in: NJOZ 2023, 1280, 1283.*

Dies folgt nicht zuletzt daraus, dass § 45 StVO und seine tatbestandlichen Merkmale nur Verordnungsrang besitzen, die Schutz- und Teilhabeansprüche schwächerer Verkehrsteilnehmer aber unmittelbar aus der grundrechtlich konturierten Schutzpflicht folgen.

*Vgl. Dölling/Neumann, in: NJOZ 2023, 1280, 1283.*

Für einen weiteren Maßstab spricht auch die Neuorientierung, die das gesamte Straßenverkehrsrecht durch das 10. Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes genommen hat.

Zwecke des Schutzes der Umwelt, des Klimaschutzes, des Schutzes der Gesundheit oder der Unterstützung städtebaulicher Entwicklung sind nicht mehr als bloße Nebenzwecke, sondern eigenständige Regelungsziele aufgeführt.

*Albrecht, in: DAR 2024, 465, 468.*

Das Straßenverkehrsrecht hat damit sein gefahrenabwehrrechtliches Gepräge verloren. Hierin liegt ein Paradigmenwechsel im Straßenverkehrsrecht. Dieses ist nun multidimensional zu verstehen.

*Vgl. nur Brenner, in: DAR 2025, 472, 472; Wittmer, in: KlimR 2025, 142.*

Hierdurch verliert auch der Begriff der Gefahr und das Überschreiten der Gefahrenschwelle für die Frage der Rechtmäßigkeit einer verkehrsrechtlichen Anordnung seine zentrale Bedeutung.

Straßenverkehrsrechtsnormen können nunmehr nicht nur erlassen werden, um Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs abzuwehren, sondern auch, um allein

Ziele zu verfolgen, die zwar mit dem Verkehr im Allgemeinen indirekt verbunden sind, mit seiner Organisation, Regelung oder Sicherheit aber nichts zu tun haben.

*Albrecht, in: DAR 2024, 465*

Es ist daher jedenfalls nach der neuen Gesetzeslage nicht einsichtig, an den Gefahrenbegriff derart strenge Anforderungen zu stellen, wenn dieser ohnehin nicht mehr das „Nadelöhr“ jeglicher verkehrsrechtlicher Anordnung darstellt.

Dennoch wird anerkannt, dass sich zur Ausfüllung des Tatbestands des § 45 StVO die Notwendigkeit einer Abgrenzung der konkreten Gefahr vom allgemeinen Risiko nach allgemein anerkannten Kriterien ergibt.

Im Lichte der staatlichen Schutzpflicht für das Leben und die körperliche Unversehrtheit aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG ist dies jedenfalls dann anzunehmen, wenn der bisherige Zustand des streitgegenständlichen Straßenabschnitts nicht anerkannten Regelwerken und Empfehlungen des Straßenbaus entspricht (aa). Wenigstens indizielle Wirkung hat zudem ein Verstoß gegen bindende Ausbauziele und Ausbauprogramme (bb).

aa) ERA 2010 und RASt als Maßstab für den straßenverkehrsrechtlichen Gefahrenbegriff

Zunächst sind dabei die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 und die RASt als Maßstab für den straßenverkehrsrechtlichen Gefahrenbegriff heranzuziehen.

Bereits vor der StVG-/StVO-Novelle 2024 kam insbesondere der ERA anerkanntermaßen eine wichtige Bedeutung bei der Bestimmung der konkreten Gefahr

*Vgl. nur BVerwG, Beschluss vom 16. April 2012 – 3 B 62/11 –, Rn. 18, juris.*

und der Bestimmung zivilrechtlicher Verkehrssicherungspflichten zu.

*Vgl. OLG Hamm, Urteil vom 30. September 2020 – I-11 U 81/19 –, Rn. 16, juris.*

Als von Fachleuten erstellte Vorschriften konkretisieren die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sachverständig die allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus.

*Vgl. Langstädtler, in: NordÖR 2025, 196, 197.*

Die ERA 2010 gilt zwar unmittelbar nur für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen. Ihre Anwendung wird aber nach ihrer Ziffer 0 ausdrücklich auch für bestehende Straßen empfohlen.

*Vgl. nur Koehl, in: SVR 2017, 16, 19.*

Auch entspricht es der ständigen Rechtsprechung, eine konkrete Gefahr unter Rückgriff auf die ERA 2010 aus der Stärke und zulässigen Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs an den streitgegenständlichen Straßenabschnitten abzuleiten.

*Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 5. Oktober 2022 – 11 ZB 22.157 –, Rn. 16, juris; Oberverwaltungsgericht für das Land Mecklenburg-Vorpommern, Urteil vom 29. Oktober 2019 – 1 LB 505/15 –, Rn. 40, juris.*

Die Empfehlungen stellen ein antizipiertes Sachverständigengutachten dar.

*VG Köln, Urteil vom 25. Juli 2014 – 18 K 367/14 –, Rn. 30, juris; VG Gelsenkirchen, Urteil vom 1. Dezember 2009 – 14 K 5458/08 –, Rn. 115, juris; Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 18. September 2025 – OVG 1 B 23/23 –, Rn. 63, juris „geronnener Sachverstand“.*

Sie binden insbesondere das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde.

*Dazu Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 18. September 2025 – OVG 1 B 23/23 –, Rn. 63, juris.*

Soweit Vorschriften der ERA herangezogen werden, um in der Anfechtungskonstellation eine konkrete Gefahr darzulegen, spricht nichts gegen eine Übertragbarkeit auch auf die Verpflichtungskonstellation.

Das staatlich geschuldete, aus den Grundpflichten folgende Maß an straßenverkehrsrechtlichem Handeln ergibt sich dabei aus den anerkannten Regelwerken und Empfehlungen des Straßenbaus.

Auch der Beklagte geht in seinem Widerspruchsbescheid vom 11. Juli 2025 (Az.: Sen-MVKU VI D 14- WSB Treskowallee 1/2) von der Maßgeblichkeit der ERA für die Beurteilung einer Gefahrenlage aus (S. 5).

Zwar wird die ERA derzeit fortgeschrieben (neue ERA 2026) und eine Gremienabstimmung ist hierzu bereits erfolgt. Die Veröffentlichung steht aber noch aus und wird für den Herbst 2026 erwartet. Es ist zu erwarten, dass die ERA 2026 die Anforderungen, insbe-

sondere an die hier angestrebte bauliche Trennung des Radverkehrs im Mischverkehr, verschärft. Sofern also selbst die ERA 2010 einen Anspruch stützt, kann sich durch die Veröffentlichung der ERA 2026 als neuer Stand der Technik der Rechtsposition der Kläger jedenfalls nicht verschlechtern.

bb) Verstoß gegen bindende Ausbauziele und Ausbauprogramme als weiterer Maßstab

Zudem kommt einem Verstoß gegen bindende Ausbauziele und Ausbauprogramme, insbesondere solchen die aus dem Berliner Mobilitätsgesetz folgen, jedenfalls indizielle Wirkung zu.

Insbesondere die Mobilitätsgesetze der Länder statuieren insoweit eine Ermessens- oder Planungsdirektive, welche für Regelfälle eine Entscheidungspflicht zugunsten der vorgegebenen Rechtsfolge für die Behörde postuliert.

*Vgl. Plattner, in: NordÖR 2024, 221, 227.*

Diese straßenrechtlichen Planungsvorschriften strahlen dabei auch auf das straßenverkehrsrechtliche Ordnungsrecht aus und weisen nicht nur einen verwaltungsinternen Charakter auf.

Das Berliner Mobilitätsgesetz verpflichtet das Land Berlin in seinem § 10 zu Verkehrssicherheitszielen und der „Vision Zero“ als Leitlinie für alle „Maßnahmen mit Einfluss auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit“ (§ 10 Abs. 3 S. 2 BerlinMobG). Zur Erreichung dieses Zieles definiert das Gesetz im Rahmen des Radverkehrs (§§ 36 ff. BerlinMobG) besondere Instrumente. Insbesondere sollen im Berliner Radverkehrsplan Standards zur Erschließung durch das Radverkehrsnetz festgeschrieben werden (§ 41 Abs. 2 BerlinMobG).

Für Hauptverkehrsstraßen wird dies in § 43 Abs. 1 S.1 BerlinMobG präzisiert. Dort heißt es:

*„Auf oder an allen Hauptverkehrsstraßen sollen Radverkehrsanlagen mit erschütterungsarmem, gut befahrbarem Belag in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und ausreichender Breite eingerichtet werden.“*

Soweit dem beklagten Land Berlin ein Konkretisierungsauftrag bzw. eine Konkretisierungsprärogative bezüglich der aus der Schutzpflicht für das menschliche Leben und die Gesundheit erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zugebilligt wird, wird dieser jedenfalls auch durch die Selbstverpflichtung zu bestimmten Ausbaustandards ausgefüllt.

Davon ging erkennbar auch der Landesgesetzgeber aus. In der Gesetzesbegründung zum Mobilitätsgesetz (AGH DS 18/0878) heißt es (S. 34): „Außerdem schaffen die Vorgaben des Gesetzes Transparenz im Verwaltungshandeln und bei der Durchführung vielfältiger Abwägungsprozesse, insbesondere zur Herstellung größtmöglicher Sicherheit im Verkehr.“

Jedenfalls unterstellt der Landesgesetzgeber mit diesen Vorgaben deren Geeignetheit zur Erreichung der Verkehrssicherheitsziele.

Auch die Vorschriften des Berliner Mobilitätsgesetzes sind daher für die Feststellung einer straßenverkehrsrechtlichen Gefahr maßgeblich. Jedenfalls besitzen die Vorschriften des Berliner Mobilitätsgesetzes indiziellen Charakter und vermögen Abwägungsprozesse und Ermessensspielräume des Beklagten zu binden.

## 2. SUBSUMTION UNTER DEN TATBESTAND

### a) Bezüglich des Klageantrags zu 4) („Schönhauser Allee“)

Bezüglich des Klageantrags zu 4) („Schönhauser Allee“) ergibt sich eine Gefahrenlage im Hinblick auf den streitgegenständlichen Straßenabschnitt aus einem Verstoß gegen Vorgaben der ERA sowie besonders hohen Unfallzahlen.

In der ERA 2010 ist primärer Parameter für die Einführung von Radverkehrsanlagen die Gefahrenlage für Radfahrer, die sich nach diesen Empfehlungen in erster Linie aus der Kraftfahrzeugbelastung sowie der Unfallträchtigkeit eines bestimmten Straßenabschnitts aufgrund besonderer baulicher oder verkehrlicher Gegebenheiten der Straße und eventuell bestehender Schwerverkehrsbelastung ergibt. Die ERA-Klassifikation nach Verkehrsstärke umfasst vier Belastungsbereiche (I-IV) und differenziert nach zwei- und vierstreifigen Straßen.

*VG Düsseldorf, Beschluss vom 25. Februar 2025 – 6 L 3858/24 –, Rn.  
70, juris.*

Die ERA 2010 bemisst die Kfz-Verkehrsstärke nach der Belastung in der werktäglichen Spitzenstunde (ERA 2010 S. 19). Dabei wird nach einer fachlich gebräuchlichen Formel den Spitzenstundenwert auf 13 Prozent des gesamten Tagesverkehrs angesetzt.

Um den Besonderheiten des urbanen Verkehrs zu begegnen wird vorliegend allerdings, entsprechend der fachlichen Konvention, nur mit einem Spitzenstundenfaktor von 0,10 (10 Prozent) operiert. Die Werte zur Spitzenstunde sind daher als Mindestwerte zu verstehen.

Die Schönhauser Allee ist Bestandteil der Bundesfernstraße 96a sowie eine Straße der übergeordneten Kategorie II. Sie ist im Teilabschnitt von Bornholmer Str./ Wisbyer Str. bis Eberswalder Str./ Danziger Str. in beiden Fahrrichtungen dreistreifig ausgebaut. Der rechte Fahrstreifen wird für den ruhenden Verkehr genutzt, im linken Fahrstreifen verläuft ein Straßenbahngleis, auf dem die Linie M1 verkehrt. Tagsüber ist Tempo 50 angeordnet.

Auf dem streitgegenständlichen Straßenabschnitt zwischen Bornholmer Str. und Schivelbeiner Str. (Westfahrbahn stadteinwärts) und Wichertstr. bis Wisbyer Str. (Ostfahrbahn stadtauswärts) existiert zwar ein baulich angelegter Radweg, bei dem aber wegen Unterschreitung der Mindestbreite Benutzungspflichtigkeit wieder abgeordnet wurde.

### Straßenquerschnitte

Schönhauser Allee - Bestand Hochbordradweg:



Schönhauser Allee - Bestand - Geschützter Radfahrstreifen (Gleimstr. - Topsstr.):

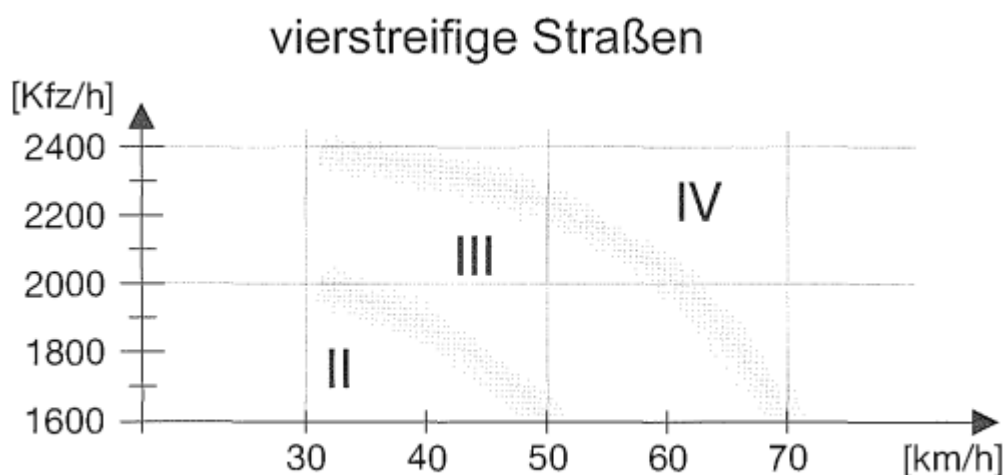
In den "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010" (ERA 2010) ist ein Mindestmaß von 2 m vorgegeben, lediglich für "schwachen Radverkehr", der hier nicht vorliegt (s.u.), wäre auch ein Mindestmaß von 1,60 m möglich. Der Radweg ist im streitgegenständlichen Abschnitt 1,50 m - 1,60 m breit. Ein ausreichender Mindestabstand beim Überholen Radfahrender untereinander ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten daher nicht möglich.

Beweis: Inaugenscheinnahme des streitgegenständlichen Straßenabschnitts

Lediglich in den Zufahrten zu den Knotenpunkten mit der Schivelbeiner Str. (Westfahrbahn) und Wisbyer Str. (Ostfahrbahn) wurde die Benutzungspflicht wegen der Gefährdung von Radfahrenden infolge der drei separaten Links-/ Rechts- und Geradeausfahrstreifen 2011 aufrechterhalten.

Die Verkehrsbelastung der Schönhauser Allee ist hoch. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der Schönhauser Allee im nördlichen Abschnitt liegt nach Daten des Geoportal Berlin für 2019 bei durchschnittlich 19.000 - 22.000 Kfz werktäglich, darunter 390 - 560 LKW werktäglich insgesamt für beide Fahrrichtungen. In der maßgeblichen werktäglichen Spitzenstunde ist daher wenigstens mit 1900 Kfz/h zu rechnen.

Nach der ERA 2010 ist der Straßenabschnitt Bestandteil des Belastungsbereichs III (Diagramm vierstreifige Stadtstraßen, ERA 2010 Bild 8, S. 19).



Die hohen Verkehrsmengen stellen für die Kläger eine hohe Belastung dar. Dies gilt vor allem für die eigene Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad.

Obwohl die Schönhauser Allee im streitgegenständlichen Straßenabschnitt keine regelkonforme Radinfrastruktur besitzt, nutzen viele Radfahrende den Straßenabschnitt. Aus-

weislich der weiter nördlich an dieser Verkehrsachse gelegenen Radzählstelle Berliner Straße (<https://data.eco-counter.com/public2/?id=100032155#>) nutzen werktäglich ca. 5.000 - 10.000 Radfahrende den streitgegenständlichen Straßenabschnitt. In Bezug auf die werktäglichen 19.000 - 22.000 Kfz macht der Anteil des Radverkehrs in den Wintermonaten ca. ein Fünftel und ansonsten ein Drittel des gesamten Fahrzeugverkehrs im streitgegenständlichen Straßenabschnitt aus.

Der streitgegenständliche Straßenabschnitt stellt zudem einen Unfallschwerpunkt für Radfahrende dar.

Beweis: Sachverständigengutachten zur Unfallsituation in Bezug auf Radfahrende im streitgegenständlichen Straßenabschnitt

Einen Unfallschwerpunkt weist auch bereits der Unfallatlas Deutschland (<https://unfallatlas.statistikportal.de/>) aus. Auf dem betreffenden Straßenabschnitt wurden von 2019 bis 2023 Unfälle mit Personenschaden und Fahrradbeteiligung wie folgt erfasst: 35 (davon 2 schwer) verletzte Radfahrende

## Unfälle mit Personenschaden und Fahrradbeteiligung 2019 – 2023 (5 Jahre)

Legende :

Bornholmer Straße – Wisbyer Straße

zusätzlich zur Legende: kleiner Kreis: leicht; großer Kreis schwer verletzter RF



Schivelbeiner Straße – Wichertstraße

Für den ca. 2 km langen Abschnitt dieser radialen Verkehrsachse mit besonders hoher Unfalldichte (Schönhauser Allee - Berliner Straße zwischen Danziger/Eberswalder Str. und Westerlandstr./Esplanade) entstanden nachweislich einer Schriftlichen Anfrage der Abgeordneten Oda Hassepaß vom 28. Juni 2023 in den Jahren 2020-2022 Unfallkosten von jährlich 1,4 bis 2,1 Mio EUR.

Der streitgegenständliche Abschnitt macht ca. ein Viertel des gesamten Abschnitts aus, so dass hier mit jährlichen Unfallkosten von 350.000- 500.000 EUR gerechnet werden muss. Dabei ist zusätzlich zu beachten, dass die Unfallstatistiken in Deutschland nur die

Unfälle dokumentieren, bei denen die Polizei hinzugerufen wurde (was bei Fahrradstürzen mit Verletzungen oft nicht passiert). Dementsprechend muss von einer deutlich höheren Dunkelziffer und entsprechend höheren Unfallkosten ausgegangen werden (s.o.).

Beweis: Sachverständigengutachten zur Unfallsituation in Bezug auf Radfahrende im streitgegenständlichen Straßenabschnitt, insbesondere unter Berücksichtigung der polizeilichen Unfallstatistik und deren Aussagewert für Unfälle in Bezug auf Radfahrende

Von Seiten des Bezirks Pankow von Berlin besteht spätestens seit dem Jahr 2012 der politische Wille, den streitgegenständlichen Straßenabschnitt fahrradfreundlicher zu gestalten. Die Drucksachen der Bezirksverordnetenversammlung Pankow von Berlin, VII-0084, VIII-0577 und VIII-1088 forderten wiederholt, den rechten der drei Richtungsfahrestreifen für die Anlage sicherer Radverkehrsanlagen zu nutzen, mit einer dem starken Radverkehr angemessenen Dimensionierung.

In Umsetzung dieser Drucksachen wurden in einem Teilabschnitt weiter südlich nach sorgfältiger planerischer Abwägung ein Kompromiss zwischen den Ansprüchen durch eine Tramlinie, starken Kfz-, Fuß- und Radverkehr gefunden und die Radverkehrsanlage steht dort kurz vor der Fertigstellung. Dieser Straßenabschnitt ist mit dem streitgegenständlichen Straßenabschnitt vergleichbar.

Trotzdem ist eine zeitnahe Fortführung der Planungen für den streitgegenständlichen Abschnitt bisher nicht erfolgt.

Dies widerspricht im Übrigen auch den Vorgaben des MobG BE. Diese werden gem. § 42 Abs. 2 MobG BE im Radverkehrsplan (RVP) des Landes Berlin konkretisiert. Die Schönhauser Allee wird zum Vorrangnetz gerechnet, § 42 Abs. 1 S. 1 MobG BE.

In diesem gilt der Breitenstandard von 2,50 m Regelmaß für den Einrichtungsverkehr (3.3.2 des RVP, S. 27). Dies wird im streitgegenständlichen Straßenabschnitt deutlich unterschritten.

b) Bezüglich des Klageantrags zu 5) („Treskowallee“)

Bezüglich des Klageantrags zu 5) („Treskowallee“) ergibt sich eine Gefahrenlage im Hinblick auf den streitgegenständlichen Straßenabschnitt aus einem Verstoß gegen Vorgaben der ERA sowie besonders hohen Unfallzahlen.



temporär klar verringert. Die Gefahren für Radfahrende wie die Kläger bestehen jedoch fort.

Beweis: Sachverständigengutachten zur Unfallsituation in Bezug auf Radfahrende im streitgegenständlichen Straßenabschnitt unter besonderer Berücksichtigung der Baustellensituation

Der Straßenabschnitt ist durch die bestehende Baustelle sogar nochmals unübersichtlicher geworden.

Obwohl die Treskowallee im beobachteten Bereich keine Radinfrastruktur besitzt, nutzen viele Radfahrende die Straße.

Beweis: Inaugenscheinnahme des streitgegenständlichen Straßenabschnitts

Der Anteil an der gesamten Verkehrsnutzung des Bereiches liegt bei 9%, die Straße wird täglich von ca. 2.500 Radfahrenden genutzt (Telraam Messgerät). Aus den Zahlen des Fis-Brokers ergibt sich eine Anzahl von täglich ca. 1600 Radfahrenden.

Im Unfallatlas Deutschland (Portal der statistischen Ämter des Bundes und der Länder <https://unfallatlas.statistikportal.de/>) ist für die Jahre ab 2018 die Treskowallee als Unfallschwerpunkt für alle Verkehrsarten dokumentiert. Im Jahr 2018 sind im Karlshorster Abschnitt der Treskowallee 27 Unfälle mit Personenschäden, darunter ein Getöteter, zu verzeichnen. Für das Jahr 2019 sind 32 Unfälle mit Personenschäden dokumentiert.

Zahlen für die Folgejahre 2020 – 2024 sind auf Grund der Baustellensituation und des teilweisen Radfahrverbots nicht aussagekräftig.

Auch in der Drucksache 19/19866 des Abgeordnetenhauses Berlin ist dokumentiert, dass die Treskowallee im Zeitraum 2021 - 06/2024 zu den Unfallhäufungsstellen im betreffenden Abschnitt gehört.

## Treskowallee

Unfälle mit Personenschaden und Fahrradbeteiligung 2019 – 2023 (5 Jahre):

Abschnitt zwischen Rheinsteinstraße und Waldowallee

Legende: kleiner Kreis: leicht; großer Kreis: schwer verletzter RF



Aufgrund der Pandemie- bzw. Baustellensituation sind die nachfolgenden Jahre als atypisch anzusehen.

Aufgrund des starken Schwerlastverkehrs, dem Tempolimit von 50 km/h und der fehlenden Ausweisung von getrennter Radinfrastruktur im Bereich zwischen Rheinsteinstraße und Waldowallee ist die Benutzung für Radfahrenden sehr gefährlich. Die Problematik wird am Wochenende und abends durch parkende Kfz verschlimmert. Dieser Gefährdung entspricht auch die Wertung der ERA 2010, die für vierstreifige Straßen daher das Tren-

nen des Radverkehrs und somit eine besonders sichere Radverkehrsinfrastruktur, vorsieht.

Unter 3.1. (vierstreifige Straßen) heißt es hierzu: „*Radfahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr ist auf vierstreifigen Straßen mit mehr als 2.200 Kfz/Stunde nicht verträglich.*“ (ERA 2010, S. 22).

Dem steht auch nicht entgegen, dass die Richtungsfahrbahnen durch einen Mittelstreifen getrennt sind. Daraus folgt jedenfalls keine Einordnung der streitgegenständlichen Straße als zweistreifig im Sinne der ERA 2010.

*Zu dieser Möglichkeit VG Düsseldorf, Beschluss vom 25. Februar 2025 – 6 L 3858/24 –, Rn. 76, juris.*

Anders als im Fall, der vom Verwaltungsgericht Düsseldorf zu entscheiden war, sind die Richtungsfahrbahn hier nicht „durch einen 5 m bis 8 m breiten, baumbestandenen und zum Parken genutzten Mittelstreifen getrennt“ (VG Düsseldorf, Beschluss vom 25. Februar 2025 – 6 L 3858/24 –, Rn. 76, juris), sondern lediglich durch Straßenbahnschienen. Diese bilden keine vergleichbare räumliche Trennung des Straßenraums und können insbesondere von Kfz überwunden werden.

Auch steht der Unterscheidung des Verwaltungsgerichts Düsseldorf der allgemeine Sprachgebrauch entgegen. Der Begriff der „Straße“ beschreibt die Gesamtheit des Straßenraums inklusive aller Teile. Eine Straße mit zwei Streifen für jede Richtung wird daher allgemein als vierstreifige Straße bezeichnet. Anhaltspunkte für einen abweichenden Sprachgebrauch im Rahmen der ERA 2010 sind nicht gegeben.

Jedenfalls erfolgt die Einordnung der ERA 2010 in Belastungsbereiche primär nach dem Geschwindigkeits- und Überholpotential.

Dieses ist mit zwei Fahrstreifen pro Richtungsfahrbahn deutlich gegenüber einer klassischen zweistreifigen Straße erhöht. Insbesondere sind Überholvorgänge ohne Mitnutzung der Gegenfahrbahn möglich, was die Überholhäufigkeit steigert. Der Mittelstreifen verstärkt diesen Effekt allenfalls noch.

Die Belastungsgrenzen für den Mischverkehr sind daher auch vorliegend niedriger anzusetzen.

Im Übrigen wird darauf verwiesen, dass die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen nach der Konzeption der ERA 2010 keine harten Trennlinien sind und je nach Ausprägung weiterer Kriterien von der Zuordnung zu einem Belastungsbereich abgewichen werden kann.

*Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 5. Oktober 2022 –  
11 ZB 22.157 –, Rn. 18, juris.*

Insbesondere ist der hohe Anteil des Schwerverkehrs am Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen. Nach den ERA 2010 ist die Stärke des Schwerverkehrs bei der Auswahl der Führungsform des Radverkehrs zu beachten (vgl. ERA 2010, Ziffer 2.3.5, S. 20). Insbesondere dies spricht ebenfalls für eine Seitenbereichsführung des Radverkehrs.

*Vgl. VG Hamburg, Urteil vom 2. Februar 2023 – 5 K 3154/18 –, Rn. 58,  
juris*

Weder von Seiten des Bezirks Lichtenberg von Berlin noch von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt sind Maßnahmen ersichtlich, um für die erforderlichen 800 Meter Straßenabschnitt eine Radverkehrsanlage zu schaffen. Auch nach den aktuell laufenden Baumaßnahmen ist nicht geplant, eine Radinfrastruktur einzurichten.

Dies widerspricht im Übrigen auch den Vorgaben des MobG BE. Die Treskowallee wird dem Vorrangnetz zugerechnet, § 42 Abs. 1 S. 1 MobG BE.

In diesem gilt der Breitenstandard von 2,50 m Regelmaß für den Einrichtungsverkehr (3.3.2 des RVP, S. 27).

### 3. REDUZIERUNG DES ENTSCHLIEßUNGSERMESSENS

Auch ist das Entschließungsermessen der Behörde auf ein Einschreiten iSe verkehrsregelnden Anordnung gem. § 45 StVO gerichtet.

Dem steht auch nicht entgegen, dass die Vorschrift des § 45 StVO den Erlass verkehrsrechtlicher Anordnungen grundsätzlich in das pflichtgemäße Ermessen der zuständigen Behörde stellt.

Die Begrenzungen des Anspruchs aus § 45 StVO im Rahmen der Klagebefugnis nach § 42 Abs. 2 VwGO setzt sich hierdurch ohne Weiteres im Rahmen der Begründetheit fort.

*vgl. nur BVerwG, Urteile vom 06.06.2024 - 3 C 5.23 - juris Rn. 49;  
BVerwG, Beschluss vom 3. Juli 1986 – 7 B 141/85 –, Rn. 3, juris.*

Es bedarf daher besonderer Umstände, um eine Ermessensreduzierung auf Null annehmen zu können. Hierbei haben grundsätzlich das Ausmaß, die Schwere der Störung und

die resultierende Gefährdung Bedeutung, aber auch die Konkurrenz mit anderen Handlungspflichten der Verwaltung und der Umstand möglicherweise knapper Ressourcen.

*BVerwG, Urteil vom 6. Juni 2024 – 3 C 5/23 –, BVerwGE 182, 356-375,  
Rn. 49.*

Eine Ausnahme von diesen Grundsätzen ist bei der Bejahung der Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs.1 iVm Abs. 9 Satz 2 StVO, zumal bei einer konkreten Gefahr für die Rechtsgüter Leib und Leben, zu machen. Hier ist in der Regel ein Tätigwerden der Behörde geboten und somit das Entschließungsermessen auf Null reduziert.

*Sächsisches Oberverwaltungsgericht, Urteil vom 23. Oktober 2024 – 6  
A 36/22 –, Rn. 51, juris; Rebler, in: Bachmeier/Müller/Rebler, Verkehrs-  
recht Kommentar, 3. Auflage 2017, § 45 StVO Rn. 14; Rebler, in: DAR  
2013, 343, 349.*

So liegt der Fall hier. Die Tatbestandsvoraussetzungen der Ermächtigungsgrundlage sind gegeben, eine straßenverkehrsrechtliche Gefahr liegt vor (vgl. II. 2).

#### 4. REDUZIERUNG DES AUSWAHLERMESSEN

Auch das Auswahlermessen des Beklagten ist auf Null reduziert.

Das Auswahlermessen ist auf eine verkehrsrechtliche Anordnung auf Errichtung eines geschützten Radweges in den streitgegenschändlichen Straßenabschnitten reduziert.

##### a) Auswahlermessen im Rahmen des § 45 StVO

Grundsätzlich stellt dabei § 45 StVO neben dem „Ob“ auch das „Wie“ der verkehrsrechtlichen Anordnung in das pflichtgemäße Ermessen der zuständigen Behörde.

Ein Anspruch auf Errichtung eines geschützten Radweges in den streitgegenschändlichen Straßenabschnitten ist daher nur denkbar, wenn die Behörde bei der Auswahl der richtigen verkehrlichen Anordnung ausschließlich auf eine einzige Weise ermessensfehlerfrei handeln könnte und ihr Ermessen damit auf Null reduziert wäre.

*Vgl. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 27.  
Februar 2025 – 13 S 15/25 –, Rn. 18, juris.*

Denn im Rahmen des § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 Satz 1 und 3 StVO ist die Auswahl der verkehrsregelnden Maßnahmen regelmäßig nicht in bestimmter Weise vorgezeichnet, sondern es ist der Straßenverkehrsbehörde aufgrund ihres Sachverstands und ihres Er-

fahrungswissens vorbehalten festzulegen, welche von mehreren in Betracht zu ziehenden Mitteln den bestmöglichen Erfolg verspricht. Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde ist es dabei, die Interessen der Nutzer des öffentlichen Straßenraums zu einem angemessenen Ausgleich zu bringen. Hierzu muss sie unter anderem die gegebenenfalls gegenläufigen Interessen der verschiedenen Nutzergruppen ermitteln und nicht nur isoliert einzelne Wege oder Straßen betrachten, sondern auch die Umgebung berücksichtigen.

*Vgl. nur Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 27. Februar 2025 – 13 S 15/25 –, Rn. 19, juris; Sächsisches Oberverwaltungsgericht, Urteil vom 23. Oktober 2024 – 6 A 36/22 –, Rn. 53, juris.*

Zu prüfen ist dabei insbesondere auch die Einhaltung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit. Die begehrte Verkehrsregelung muss dabei geeignet, erforderlich und angemessen sein. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist verletzt, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch weniger weitgehende Anordnungen gewährleistet werden kann.

*Vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 18. September 2025 – OVG 1 B 23/23 –, Rn. 57, juris; Rebler, in: Bachmeier / Müller / Rebler, Verkehrsrecht Kommentar, 3. Auflage 2017, § 45 StVO, Rn. 15; Rebler, in: DAR 2013, 343, 349.*

Abwägungserheblich sind dabei nur sog. qualifizierte Interessen, die über das Interesse jedes Verkehrsteilnehmers hinausgehen, in seiner Freiheit möglichst wenig beschränkt zu werden (Art. 2 Abs. 1 GG).

*Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 18. September 2025 – OVG 1 B 23/23 –, Rn. 57, juris.*

Im Rahmen der Abwägung ist dabei insbesondere der Anspruch aller Verkehrsteilnehmer auf gleiche Verteilung von Mobilitätsmöglichkeiten zu berücksichtigen. Jüngst hat der Verfassungsgerichtshof des Landes Berlin hierzu noch einmal bekräftigt, dass die Bedeutung von allgemein nutzbarem öffentlichem Raum für die tatsächliche Ausübung einer Vielzahl von Grundrechten so erheblich ist, dass aus den Grundrechten insgesamt (gegebenenfalls in Verbindung mit dem Sozialstaatsprinzip) ein verfassungsrechtlicher Anspruch auf ein Minimum an öffentlichen Verkehrswegen abzuleiten ist.

*Verfassungsgerichtshof des Landes Berlin, Urteil vom 25. Juni 2025 – 43/22 –, Rn. 168, juris.*

Der Staat ist deshalb verpflichtet, ein Minimum an öffentlichem Raum und insbesondere ein öffentlich-rechtliches Straßennetz mit öffentlich-rechtlichen Benutzungsrechten in angemessenem Umfang zur Verfügung zu stellen.

*Verfassungsgerichtshof des Landes Berlin, Urteil vom 25. Juni 2025 –  
43/22 –, Rn. 168, juris.*

Dies gilt ebenso für den motorisierten Individualverkehr wie auch für Radfahrende.

b) Vergleich möglicher verkehrsrechtlicher Anordnungen

Sodann ergibt der Vergleich möglicher verkehrsrechtlicher Anordnungen, dass sich die Anordnung eines geschützten Radwegs auf den streitgegenständlichen Straßenabschnitten als verhältnismäßig darstellt. Mögliche Einwendungen gegen die Einrichtungen an den konkreten streitgegenständlichen Straßenabschnitten (dazu dd) und ee)) greifen nicht durch.

aa) Vollständige Untersagung einer Verkehrsart

Vorab soll zunächst knapp festgestellt werden, dass auf Grund des Vorgenannten die vollständige Untersagung einer Verkehrsart auf den jeweiligen streitgegenständlichen Abschnitten grundsätzlich unverhältnismäßig sein dürfte. Die Anträge der Kläger zielten daher von Anfang an nicht auf eine Untersagung des motorisierten Individualverkehrs.

bb) Anordnung von Tempo 30 (Zeichen 274.1)

Zunächst erscheint es ebenso möglich, der Gefahrenlage für Radfahrende mit der Anordnung von Tempo 30 (Zeichen 274.1) auf den streitgegenständlichen Verkehrsabschnitten zu begegnen.

Diese Maßnahme mag zwar weniger einschneidend sein, ist aber nicht gleich effektiv, um der Gefahrenlage für Radfahrende zu begegnen.

Zwar mag es zutreffen, dass mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit regelmäßig eine geringere Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer im innerstädtischen Bereich einhergeht.

*Vgl. Sächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 3. März  
2015 – 3 B 275/14 –, Rn. 11, juris.*

In der Praxis lässt sich allerdings ein erhebliches Vollzugsdefizit beobachten.

Beweis: Sachverständigengutachten zur Auswirkung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter besonderer Berücksichtigung der Fragen, ob und in welchem Umfang ein Vollzugsdefizit besteht.

Autofahrende überschreiten die zulässige Höchstgeschwindigkeit häufig und systematisch. Häufige oder stationäre Kontrollen können angesichts der Länge der streitgegenständlichen Straßenabschnitte erfahrungsgemäß nicht sichergestellt werden und daher zu keiner Verhaltensänderung der Autofahrenden führen.

In einem vergleichbaren Fall hat zwar das Oberverwaltungsgericht Bautzen die Anordnung von Tempo 30 zum Schutz von Radfahrenden genügen lassen. Allerdings wurde von dem dortigen Kläger lediglich die Anbringung eines Schutzstreifens begehrt. Demgegenüber erweist sich die Anordnung von Tempo 30 wenigstens als gleich effektiv. Die gerichtliche Feststellung, dass ein solcher Schutzstreifen ein gefährdungsarmes Durchqueren dieses Straßenabschnitts nicht hinreichend gewährleistet, ist daher zutreffend. Denn auch dieser Schutzstreifen entfaltet seine Wirkung nur durch seine Akzeptanz durch die motorisierten Verkehrsteilnehmer. Er ist ohne weiteres überfahrbar und bietet keinen körperlichen Schutz.

*Vgl. Sächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 3. März 2015 – 3 B 275/14 –, Rn. 12, juris.*

Im Gegensatz hierzu begehren die Kläger gerade eine getrennte Radinfrastruktur. Diese bietet den körperlichen Schutz, der einem bloßen Schutzstreifen gerade fehlt.

Aus denselben Gründen erweist sich im Übrigen ein Überholverbot für Radfahrende (z.B. Zeichen 276 mit entsprechendem Zusatzzeichen) als ebenfalls nicht gleich effektiv. Auch hier besteht ein Vollzugsdefizit, welches sich mit vertretbarem Aufwand nicht überwinden lässt (s.o.).

cc) Schaffung getrennter Infrastrukturen durch Schaffung eines baulich getrennten Radwegs

Im Ergebnis der Abwägung wird daher die Schaffung eines baulich getrennten Radwegs dem Schutz der Radfahrenden am ehesten gerecht.

Zwar beeinträchtigt die Einrichtung eines geschützten Radwegs wenigstens abstrakt die Leistungsfähigkeit des streitgegenständlichen Straßenabschnitts und damit auch die Leichtigkeit des Verkehrs.

Bereits im Ausgangspunkt kann aber eine Gefährdung von Leib und Leben nicht als vermeintlich gleichrangiges Rechtsgut mit Rechtsgütern wie der Leistungsfähigkeit des Verkehrs abgewogen werden.

Überdies fehlt es an Studien, die tatsächlich einen Zusammenhang zwischen der Einrichtung geschützter Radwege und der Verlangsamung des Kfz-Verkehrs belegen. Vielmehr spricht eine Vielzahl von Indizien dafür, dass das Gesamtsystem Kfz-Verkehr durch geschützte Radspuren nicht verlangsamt wird.

**Beweis: Spiegel-Datenanalyse vom 5. Juli 2023 (Anlage K15)**

Jedenfalls ist eine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Verkehrs und der Leistungsfähigkeit der streitgegenständlichen Straßenabschnitte vom Beklagten bisher nicht hinreichend konkret dargetan worden.

Der Beklagte bezieht sich in seinen Ausführungen stets nur auf den motorisierten Individualverkehr und lässt die Effekte für die Leichtigkeit und Leistungsfähigkeit des Radverkehrs außer Betracht.

Der Aspekt der Leichtigkeit des Verkehrs zielt grundsätzlich darauf, dass Verkehrsteilnehmer nicht mehr als nach den Umständen unvermeidlich behindert oder belästigt werden.

*Vgl. nur Koehl, in: SVR 2024, 401, 403.*

Bereits nach der alten Gesetzeslage war dabei die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Systems Straßenverkehr insgesamt zu betrachten, so dass auch die Inkaufnahme von Nachteilen bestimmter Verkehrsteilnehmer gerechtfertigt sein konnte.

*Koehl, in: SVR 2024, 401, 403.*

Jedenfalls haben aber die aktuellen Reformen des StVG, der StVO und die neue VwV hier einen Paradigmenwechsel herbeigeführt. Die Leichtigkeit des Verkehrs bezieht sich nunmehr ausdrücklich auf alle Verkehrsarten.

*Vgl. Dölling/Neumann, in: NZV 2025, 337, 338.*

Unschädlich ist es daher auch, wenn im konkreten Fall die Interessen des Radverkehrs im Rahmen der Abwägung höher gewichtet werden als die Interessen des Autoverkehrs.

Bei der verkehrsrechtlichen Regulierung der verschiedenen Verkehrsarten dürfen nämlich insbesondere ihre wesentlichen Unterschiede in Klimawirksamkeit, Flächenverbrauch und Gefährdungspotential Berücksichtigung finden. Weiterhin sind unionsrechtliche Vorgaben zur Steigerung des Anteils nachhaltiger Verkehrsträger zu berücksichtigen.

*dazu Dölling/Neumann, in: NZV 2025, 337, 338.*

Zwar soll jede Art des Vorankommens möglichst reibungslos vonstattengehen. Wenn aber einerseits jede Verkehrsart reibungslos ermöglicht werden soll, andererseits nicht genug Platz und/oder Zeit zur Verfügung steht, um es allen Verkehrsarten „leicht“ zu machen, müssen Prioritäten gesetzt werden.

*Klinski, in: ZUR 2020, 394, 397.*

Insbesondere im städtischen Raum, wo die durchschnittlich zurückzulegenden Entfernungen gering sind, wird die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs dabei in erster Linie durch die Stundenkapazität (beförderte Personen je Stunde und Richtung) bestimmt, die beim Fuß- und Radverkehr ebenso wie beim ÖPNV wegen der effizienteren Flächenausnutzung weitaus höher liegt als beim motorisierten Individualverkehr.

*Dölling/Neumann, in: NZV 2025, 337, 339.*

Dem entsprechend geht auch das Berliner Mobilitätsgesetz von einem Vorrang des Radverkehrs (im Vorrangnetz) gegenüber dem motorisierten Individualverkehr aus, § 42 Abs. 1 S. 2 MobG BE.

Jedenfalls ist nach dem Rechtsgedanken des Art. 3 Abs. 1 GG auf eine angemessene Verteilung der maßgeblichen Verkehrsflächen zwischen den Mobilitätsformen hinzuwirken. Hierbei rechtfertigt der Modalsplit schon heute eine starke Flächeninanspruchnahme des Radverkehrs im den streitgegenständlichen Straßenabschnitten. Denn im Vergleich zu den Verkehrszahlen erfolgt die Inanspruchnahme von Verkehrsflächen durch den Radverkehr bisher deutlich unterproportional. Überdies ist durch die Schaffung sicherer Radinfrastrukturen mit einer weiteren Verlagerung des Verkehrs zu rechnen, sodass eine weitere Verschiebung des Modalsplits zu Gunsten des Radverkehrs zu erwarten steht.

Dem Überwiegen der Interessen des Radverkehrs steht im konkreten Fall auch nicht entgegen, dass der Modalsplit zwischen den Jahreszeiten deutlich variiert und damit ein geschützter Radweg nicht jederzeit gleich erforderlich erscheint.

Denn Verkehrszeichen und Verkehrsbeschränkungen sind allgemein desto wirksamer, je weniger sie bei Verkehrsteilnehmern die Frage aufwerfen können, ob eine Beschränkung

gerade gilt. Eine Regelung braucht daher nicht auf die verkehrsstärkeren Zeiten beschränkt zu werden. Eine Regelung, die bestimmte Verkehrsströme lenken soll, kann nach allgemeiner Lebenserfahrung gerade nur bei einer gewissen Starrheit und dadurch erzielter Gewöhnung der Verkehrsteilnehmer ihre verkehrsordnende Wirkung erreichen.

*Vgl. hierzu Bachmeier / Müller / Rebler, Verkehrsrecht Kommentar, 3.*

*Auflage 2017, § 45 StVO Rn. 20*

dd) Einrichtung eines geschützten Radweges bezüglich des Klageantrags zu 4)

Dem steht konkret auch nicht entgegen, dass im Falle des Klageantrags zu 4) („Schönhäuser Allee“) bereits Radverkehrsanlagen bestehen. Diese entsprechen nämlich weder den Anforderungen der ERA noch des Berliner Mobilitätsgesetzes und vermögen daher die Gefahr für Radfahrende nicht hinreichend abzuwenden.

Zudem wird hier nicht einmal der vorgeschriebene Mindestabstand von Einbauten zum Radweg von 25 cm eingehalten. Dies betrifft im streitgegenständlichen Straßenabschnitt vor allem Baumscheibeneinfassungen und Parkscheinautomaten. Zudem ist der Grünschnitt ungenügend, sodass Blattwerk insbesondere im Sommer den Radweg noch weiter verengt.



Weiterhin werden häufig Fahrräder und Gegenstände im Straßenraum abgestellt. Kontrollen erfolgen nur ungenügend.



Ungenügende Kontrolle bei gefährdend abgestellten Fahrzeugen und Gegenständen  
(teilweise noch viel extremer)

ee) Einrichtung eines geschützten Radweges bezüglich des Klageantrags zu 5)

Hiergegen kann der Beklagte bezüglich des Klageantrag zu 5) („Treskowallee“) auch nicht geltend machen, dass es aus baulichen Gründen nicht möglich sei, einen räumlich getrennten Radweg am streitgegenständlichen Straßenabschnitt einzurichten.

Unabhängig davon, ob es straßenverkehrsrechtlich überhaupt zulässig ist, sich angesichts einer dokumentierten Gefahrenlage mit Bezug auf Leib und Leben der Radfahrenden auf die Unmöglichkeit der Einrichtung räumlich getrennter Radstreifen zu berufen, wurde eine solche Unmöglichkeit vom Beklagten bisher zwar behauptet, aber nicht substantiiert dargelegt.

Es besteht derzeit kein Anhalt, angesichts des bekannten Straßenprofils und der bekannten Straßenführung von einer baulichen Unmöglichkeit auszugehen.

Die Umsetzung der begehrten Anordnung ist möglich.

Beweis: Inaugenscheinnahme des streitgegenständlichen Straßenabschnitts

Ergänzend wird noch einmal die Argumentation aus dem Verwaltungs- und Widerspruchsverfahren aufgegriffen:

Zunächst wird der Wegfall eines Fahrstreifens pro Fahrtrichtung zugunsten einer Radverkehrsanlage bereits nicht zu erheblichem Rückstau mit der Gefahr der Überstauung der benachbarten Knotenpunkte oder einer Behinderung des ÖPNV (Buslinie 396) führen. Denn ab September 2022 wurde der Abschnitt zwischen Rheinstraße und Waldowallee bereits durch eine Baustelle auf eine Spur verengt. Durch diese Einschränkung

war kein Überstauen der benachbarten Knotenpunkte zu beobachten. Der Beklagte möge zu seiner Behauptung entsprechend vortragen.

Auch mit einer deutlichen Behinderung der in dem beantragten Abschnitt verkehrenden Buslinie 396 ist nicht zu rechnen. Der Bus 396 nutzt die Treskowallee nur im Abschnitt zwischen Ehrenfelsstraße und Marksburgstraße. Entsprechend den Erfahrungen mit der aufgrund der Baustellensituation ab September 2022 bestehenden einspurigen Führung sind in diesem Abschnitt keinerlei Staus beobachtet worden. Sollten dennoch Bedenken hinsichtlich des ÖPNV bestehen, bietet sich als Alternativvariante für den Bus 396 die Führung nach Westen über die Dönhoffstraße anstelle der Marksburgstraße an, wie es während der Baustelle praktiziert wird. Dadurch wird der in Frage stehende Abschnitt der Treskowallee komplett umfahren. Eine weitere Möglichkeit bestünde darin, den vorhandenen Gleiskörper der Straßenbahn im Abschnitt zwischen Ehrenfelsstraße und Marksburgstraße so umzugestalten, dass er auch als Fahrstreifen für den Bus 396 dienen kann, womit jegliche Staurisiken ausgeschlossen wären.

Im Bereich der Straßenbahnhaltestelle Bahnhof Karlshorst ist darüber hinaus aufgrund der Verschwenkung der Gleise eine bessere Trennung der Verkehrsströme von Kfz und Straßenbahn notwendig. Dies kann nur durch eine bessere Ampelschaltung und eine Sperrung der jeweils rechten Spur für Kfz und deren exklusive Nutzung für die Straßenbahn erreicht werden.

Durch die Einrichtung eines räumlich getrennten Radstreifens wird sich auch die Situation für Einsatzfahrzeuge, insbesondere aus der naheliegenden Feuerwache Karlshorst, nicht verschlechtern. Im Gegenteil ist durch die Einrichtung eine deutliche Verbesserung zu erwarten, da die Einsatzfahrzeuge sodann den Radstreifen unter Nutzung des Sondersignals benutzen dürften und sich nicht mehr wie bisher im fließenden Kfz-Verkehr ihren Weg bahnen müssten.

Es ist darüber hinaus nicht mit Problemen beim Lieferverkehr durch die Einrichtung eines räumlich getrennten Radstreifens zu rechnen. Es gibt im beantragten Abschnitt kein Geschäft, welches nicht aus den Nebenstraßen beliefert werden könnte. Dies hat sich in der ab September 2022 einspurigen Führung hinreichend gezeigt.

## 5. JEDENFALLS: ERMESSENSAUSFALL

Jedenfalls erfolgte die Ablehnung der streitgegenständlichen Anträge durch den Beklagten aber ermessensfehlerhaft. Die Kläger haben einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung.

Bei ihrer Ermessensausübung hat die Straßenverkehrsbehörde insbesondere zwischen der Gefährdungssituation, die sowohl dem Radfahrer als auch dem Kraftfahrzeugverkehr bei einer gemeinsamen Nutzung der Fahrbahn droht und den Nachteilen für den Verkehrsfluss des Kraftfahrzeugverkehrs bei Anordnung eines geschützten Radwegs abzuwägen.

Nachdem die Senatsverwaltung schon die tatbestandlichen Voraussetzungen für eine qualifizierte Gefahrenlage im Sinne des § 45 Abs. 9 S. 3 StVO verneint hat, hat sie aber keine weiteren Ermessenserwägungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit angestellt.

### III. ZU DEN KLAGEANTRÄGEN ZU 1), 2) UND 3)

Hinsichtlich der Klageanträge zu 1), 2) und 3) wird darauf hingewiesen, dass der Beklagte weiterhin untätig ist. Bezüglich der Anträge zu 2) und 3) ist bisher überhaupt kein Bescheid ergangen.

Der Widerspruch bezüglich des Klageantrags zu 1) wurde am 30. September 2025 begründet. Auch hier steht eine Entscheidung des Beklagten aus.

Die Anträge liegen dem Beklagten nunmehr seit dem Februar 2024, also seit über zwei Jahren, vor.

Soweit das Gericht in seiner Mitteilung vom 13. Mai 2025 der Auffassung ist, eine Fristsetzung sei untunlich und die verlängerte Bearbeitungsdauer seitens des Beklagten dürfte einen sachlichen Grund haben, kann dem – jedenfalls zum jetzigen Zeitpunkt – nicht (mehr) gefolgt werden.

Entgegen der Behauptung des Beklagten ist die Prüfung der streitgegenständlichen Straßenabschnitte nicht derart umfangreich und komplex, dass ein zureichender Grund für die fortgesetzte Untätigkeit des Beklagten vorläge. Hierzu wird insbesondere auf die Ausführungen im Schriftsatz vom 13. Dezember 2024 und 30. Juni 2025 verwiesen.

Vor diesem Hintergrund wird das Gericht erneut aufgefordert, das Verfahren unter Fristsetzung auszusetzen (§ 75 S. 3 VwGO) oder eine die Sachentscheidung vorbereitende mündliche Verhandlung anzuberaumen.

Wie die Kläger bereits im Schriftsatz vom 30. Juni 2025 ausgeführt haben, ist ein solches Vorgehen zwingend.

Liegt ein zureichender Grund vor, hat das Gericht das Verfahren auszusetzen und die Behörde unter Fristsetzung per Beschluss aufzufordern, eine fristgerechte Entscheidung vorzulegen.

*Vgl. nur Peters, in: BeckOK VwGO, Posser/Wolff/Decker, 73. Ed. Stand  
01.04.2025, § 75 Rn. 14; BVerwG NVwZ 1987, 969, 970.*

Andernfalls hat das Verwaltungsgericht in der Sache zu entscheiden. Eine Situation, in der das Verwaltungsgericht von einem zureichenden Grund ausgeht, aber dennoch keinen Aussetzungsbeschluss fasst, sondern stattdessen das Verfahren faktisch aussetzt, kennt die Verwaltungsgerichtsordnung nicht.

**Sollte das Verwaltungsgericht dies anders sehen, wird um einen entsprechenden rechtlichen Hinweis gebeten.**

Antonio Leonhardt, Mag. rer. publ.  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht  
- Rechtsanwalt -