

E-Mail des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein vom 3. Juni 2021 zur Beantwortung einer Anfrage nach § 4 Abs. 1 Informationszugangsgesetz Schleswig-Holstein (IZG-SH) vom 10. Mai 2021 zur Verkehrssituation in Timmendorfer Strand

Betreff: Aktuelle Regelung für die Promenade zwischen Niendorfer Balkon und OGT / Sperrung des Radverkehrs

Sehr geehrte/r [REDACTED] [Anfragende/r nach dem IZG],

für Ihre Nachricht vom 10. Mai 2021, mit der Sie nach § 4 Abs. 1 Informationszugangsgesetz Schleswig-Holstein (IZG-SH) Fragen zur Verkehrsregelung in Timmendorfer Strand insbesondere mit Blick auf die Sperrung der dortigen Strandpromenade für den Radverkehr stellen, danke ich Ihnen. Zu Ihren Fragen nehme ich wie folgt Stellung:

Allgemeine Anmerkung:

Entgegen Ihrer Vermutung wurde das Fahren mit dem Rad auf der Promenade nicht „vom Land per Eilbeschluss“ untersagt, sondern durch verkehrsrechtliche Anordnung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Kreises Ostholstein. Die Entscheidung erfolgte in Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung Timmendorfer Strand, dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) und der Polizei. Zutreffend ist zwar, dass der LBV.SH aufgrund einer Bürgerbeschwerde im Rahmen der Fachaufsicht das Verfahren begleitet und sich unter Beachtung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften aus Verkehrssicherheitsgründen für eine Sperrung der Promenade für den Radverkehr ausgesprochen hat; eine entsprechende Weisung an den Kreis Ostholstein ist jedoch nicht erfolgt.

Zu Ihren Fragen:

Zu 1. „Wie lautet die genaue Formulierung des Beschlusses und insbesondere der Begründung für die sofortige Wirksamkeit?“:

Die Sperrung der Strandpromenade für den Radverkehr wurde durch den Kreis Ostholstein am 30. März 2021 angeordnet. Die entsprechende Anordnung füge ich in der **Anlage** bei.

In der Anordnung wird Bezug genommen auf zuvor erfolgte Abstimmungen, insbesondere auf ein Abstimmungsgespräch am 25. März 2021. Den hinsichtlich Ihrer Frage maßgeblichen Protokollauszug gebe ich nachstehend in anonymisierter Form wieder:

„[...] Der LBV.SH überprüft die Verkehrssituation sowie die hierzu geplante verkehrsrechtliche Anordnung vom 15.02.2021 des Kreises OH aufgrund einer Fachaufsichtsbeschwerde von [REDACTED] [Petent/in].

Sowohl [REDACTED] [Petent/in], als auch die PD Lübeck (vgl. Stellungnahme im Vorgang) betrachten die Verkehrssituation auf der Strandpromenade, wo gleichzeitig Fuß- und Radverkehr stattfinden kritisch. [REDACTED] [Petent/in] kritisiert insbesondere, dass verkehrsrechtliche Regelungen erst ab 01.06.2021 greifen sollen.

Frau [REDACTED] [Zuständige Dezernatsleiterin im LBV] macht deutlich, dass auch der LBV.SH, als Fachaufsicht der StrVB, eine Gefährdung für die Fußgänger der Strandpromenade sieht. Aus Sicht des LBV.SH sind daher zur Gefahrenabwehr, insbesondere unter Berücksichtigung der anstehenden Feiertagswochenenden und Ferien unverzüglich Maßnahmen zu ergreifen.

Die Gemeinde berichtet, dass die Beschaffung aller nach Anordnung vom 15.02.2021 notwendigen Verkehrszeichen nicht kurzfristig gewährleistet werden kann.

Hinsichtlich einer möglichen Verkehrsgefährdung der Fußgänger auf der Strandpromenade gab es keinen Widerspruch. Es bestand überdies Einigkeit, dass auch die Interessen der anderen Verkehrsteilnehmer zumindest insoweit zu berücksichtigen sind, dass durch eine geänderte Verkehrsführung auch die Radfahrer nicht einer erheblichen Gefahr ausgesetzt werden dürfen. [...]"

Zu 2. „Wie kam es zu der Abwägung, dass die Unversehrtheit eines Fußgängers auf der Promenade schwerer wiegt als die eines Kindes/Heranwachsenden über 10 auf seinem Schulweg?“

Die Belange des Fußgängerverkehrs wie auch des Radverkehrs wurden bei der Entscheidung des Kreises Ostholstein in Abstimmung mit der Polizei und dem LBV.SH gleichermaßen berücksichtigt. Dem MWVATT liegen hierzu folgende Unterlagen vor, die die Abwägungsgründe erkennen lassen:

- 1) Ausführungen (E-Mail) der Polizeidirektion Lübeck ggü. dem Kreis Ostholstein vom 12. Mai 2021:

„[...] 1. Schulkinder sind durch die Sperrung der Promenade gefährdet.

Die Eingaben mehrerer Eltern sind sachlich falsch. Kinder bis 10 Jahren müssen bzw. dürfen auf Gehwegen, also auch auf der Promenade fahren, neuerdings sogar in Begleitung von Erwachsenen.

Ab der 4. Klasse werden Schulkinder von der Polizei auf den Straßenverkehr vorbereitet („Fahrradführerschein“). Warum also sollen auch ältere Schüler (z.B. 15-jährige Gymnasiasten) morgens auf der Promenade zur Schule fahren und Nachmittags nicht? Wenn der Schulweg wirklich so gefährlich ist, wieso dann nur morgens? Konsequenterweise müsste mit der Begründung „Gefährdung“ die Promenade auch nachmittags für den Radverkehr freigegeben werden.

Ich weise darauf hin, dass aufgrund der Sperrung der Promenade die Strandstraße in Niendorf bis auf wenige Ausnahmen mit 30 km/h ausgeschildert wird. Die Strandallee in Tdf-Strand ist bereits mit VZ 274-30 beschildert. Mischverkehre Rad/Kfz in 30 km/h-Bereichen gelten als unproblematisch.

2. Gefährdungspotential durch Radfahrer auf der Promenade

Promenaden sind, wie das Wort schon sagt, zum Promenieren vorgesehen, d.h. für Fußgänger. Die Fußgänger bewegen sich ungezwungen auf der ihnen zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche. Konflikte mit dem Radverkehr sind da vorprogrammiert, insbesondere dann, wenn eine sehr starke Nutzung durch beide Verkehrsarten stattfindet.

Laut VwV-StVO zu § 41, zu Zeichen 239, Randnummer 2, kommt eine Anordnung des ZZ 1022-10 (Radfahrer frei) nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist.

Und dies ist nach meiner Meinung nicht der Fall. Selbst in den Wintermonaten oder morgens bzw. in den Abendstunden ist die Promenade von Fußgängern teilweise stark frequentiert. Für den Radverkehr ist dort kein einfach Platz.

Die PD Lübeck vertritt daher die Auffassung, dass eine Freigabe der Promenade für den Radverkehr, auch temporär, nicht zulässig ist. [...]"

2) Ausführungen (E-Mail) des Kreis Ostholstein gegenüber dem MWVATT vom 12. Mai 2021:

„[...] Ich schließe mich den Ausführungen der Polizei vollumfänglich an und möchte in diesem Zusammenhang ergänzend darauf hinweisen, dass für den Schulweg alternativ zur Strandallee auch noch die parallel verlaufende Schmilinskystraße und die Straße An der Waldkapelle, beides angeordnete (teilweise noch nicht umgesetzte) Tempo 30-Zonen, zur Verfügung stehen. Für die dortige Querung wurde sogar im Wege der Schulwegsicherung eine Lichtsignalanlage für die Fußgänger verkehrsrechtlich angeordnet, welche aber noch nicht durch die Gemeinde umgesetzt worden ist.

Die von den Eltern beschriebene Gefährdungslage ist nach meinem Dafürhalten und auch nach Rücksprache mit der Gemeindeverwaltung nicht nachvollziehbar und aufgrund der lückenlosen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h deutlich sicherer als viele andere Schulwege im Land Schleswig-Holstein. Eine weitere Verbesserung wird meines Erachtens nur dann erreicht, wenn wir im Einvernehmen mit der Gemeinde Timmendorfer Strand die gesamte Strandallee und Strandstraße zwischen Scharbeutz und Niendorf zur Fahrradstraße deklarieren würden. Neben einer entsprechenden verkehrsrechtlichen Anordnung wären dann aber noch bauliche Maßnahmen an einigen Einmündungsbereichen erforderlich.

Ich gehe davon aus, dass sich die bereits in Teilbereichen angeordneten noch umzusetzenden Fahrradstraßen zukünftig bewähren werden und früher oder später eine entsprechende Ausweitung auf die gesamte Strandallee und Strandstraße auch von der Selbstverwaltung der Gemeinde Timmendorfer Strand mitgetragen wird. [...]"

3) Stellungnahme (elektronisch) des LBV.SH an das MWVATT vom 14. Mai 2021 (anfragebezogener Auszug, anonymisiert):

„[...] Gem. § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen

der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. 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.

Mit der Aufhebung des Zusatzzeichens 1022-10 StVO (Radfahrer frei) wird der fließende (Rad-)Verkehr beschränkt bzw. ein Recht, das mit dem Zusatzzeichen zugestanden wurde, aufgehoben.

Entsprechend der VwV-StVO, Rd.Nr. 2 StVO kommt die Freigabe des Gehweges zur Benutzung durch Radfahrer durch das Zeichen 239 mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist.

Bei Verkehrszeichen (und Zusatzzeichen) handelt es sich um Verwaltungsakte mit Dauerwirkung. Ein Bestandsschutz besteht nicht und die Verwaltungsakte sind aufzuheben, wenn tatsächliche oder rechtliche Gründe eingetreten sind, bei denen der Fortbestand einer entsprechenden Anordnung rechtswidrig wäre.

In Bezug auf die Gefahrenlage ist es unerheblich, dass sich nach Annahme des aktuellen Beschwerdeführers erst 1 Unfall mit einem Fußgänger realisiert habe. Für die Annahme einer konkreten Gefahr kommt es nicht darauf an, dass sich bereits ein bestimmter prozentualer Anteil an Unfällen ereignet hat. Vielmehr hat die Straßenverkehrsbehörde die besonderen örtlichen Gegebenheiten unter Berücksichtigung der Vorbehalte aus § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO zu beurteilen. Bei der Beurteilung besonderer örtlicher Gegebenheiten sind insbesondere die Streckenführung, der Ausbauzustand, die zur Verfügung stehende Fläche für den Fahrzeug- und Fußgängerverkehr, die Ausweichmöglichkeiten, die witterungsbedingten Einflüsse, die anzutreffende Verkehrsbelastung, die Verteilung des Verkehrs über den Tag und die daraus resultierenden Unfallzahlen zu berücksichtigen.

Die Strandpromenade ist mittels Verkehrszeichen als Gehweg (VZ 239) mit Zusatzzeichen Radfahrer frei (1022-10) ausgewiesen. Die Widmung der Promenade konnte nicht abschließend geklärt werden. Lt. Auskunft der Gemeinde handelt es sich hierbei um eine öffentliche Verkehrsfläche aufgrund der sogenannten unvordenklicher Verjährung. Eine weitere Zweckbestimmung wurde nicht mitgeteilt / liegt nicht vor.

Dem LBV.SH hat sich für seine Prüfung eine Kopie des Vorgangs der Straßenverkehrsbehörde vorlegen lassen. Hieraus wurden u.a. Kenntnisse über die besonderen örtlichen Gegebenheiten sowie das Verkehrsaufkommen und Verhalten der Verkehrsteilnehmer gewonnen.

Demnach handelt es sich bei der Strandpromenade um eine 3,00 m bis 5,00 m, tlw. auch schmalere Verkehrsverbindung, die insbesondere von Fußgängern, Radfahrern, aber auch der örtlichen Gastronomie in Anspruch genommen wird.

Sie ist geprägt von anliegenden kleineren Geschäften, Gastronomien und Hotels und insoweit nicht nur als Verkehrsweg für den Durchgangsverkehr in Timmendorfer Strand, sondern insbesondere für einheimische und touristische Zielverkehre von Interesse.

Das Radverkehrsaufkommen wurde bei mehreren Gelegenheiten mit einer Zählleinrichtung ermittelt und betrug in der Zeit vom 12.08.2020 bis 10.09.2020 im Bereich zwischen den Straßen „An der Acht“ (Beginn Promenade östl. des Hafens Niendorf) 21.752 Fahrradfahrer (in) bzw. 17.889 Fahrradfahrer (out) sowie im Bereich der „Strandallee 43“ (Zwischen Parkplatz Ostseetherme und Maritimen Seehotel) 18.286 Fahrradfahrer (in) und 18.696 Fahrradfahrer (out). „An der Acht“ wurde weiter in der Zeit vom 17.08. bis 26.10.2020 gesamt 91.179 Radfahrer erfasst (50.695 in Richtung Niendorf und 40.484 in Richtung Timmendorfer Strand). Für den Fußgängerverkehr lagen zwar keine Zahlen vor, jedoch wurde von einem vergleichsweise hohen Fußgängeraufkommen ausgegangen.

Der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen führt unter 3.1.2.5, Tabelle 1 für eine nutzbare Gehwegbreite >3,00 - 4,00 m zur maximal verträglichen Fußgänger- und Radfahrerbelastung in der Spitzenstunde in der Summe 100 Radfahrer/Fußgänger, davon > 60 Fußgänger bzw. bei einer Gehwegbreite von >4,00 m in der Summe 100 Radfahrer/Fußgänger, davon > 100 Fußgänger an. Dieses Verhältnis wird hier als deutlich überschritten betrachtet.

Darüber hinaus wird ausgeführt, dass generell u.a. Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung ungeeignet sind für eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr. Nichts Anderes ist auch für die Strandpromenade anzunehmen.

Unter Berücksichtigung der tatsächlichen Breite der Verkehrsfläche sowie des ermittelten Verkehrsaufkommens, wird daher eine Gefahrenlage gesehen, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutverletzung, hier im Besonderen der Gesundheit und Unversehrtheit der Fußgänger erheblich übersteigt. Darüber hinaus ist auch die Ordnung der Verkehrsabläufe auf der Strandpromenade gefährdet.

Insoweit war nach einvernehmlicher Auffassung die Nutzung der Promenade durch den Radverkehr auf das gesetzliche zugelassene Mindestmaß nach § 2 Abs. 5 StVO zurückzuführen und der Abbau der Zusatzzeichen 1022-10 (Radverkehr frei) anzuordnen.

Auf eine zeitliche beschränkte Freigabe wurde bewusst verzichtet. Verkehrsregelungen sollen klar verständlich und eindeutig sein. Darüber hinaus wurde es zumindest für den vorliegenden Einzelfall als entscheidend erachtet mit der Verkehrsregelung eine gewisse Stetigkeit und damit Gewöhnung zu erreichen, vgl. hierzu auch BVerwG, Urteil vom 25.04.1980 - 7 C 19/78, beck-online (hier Beschränkung des innerstädtischen Individualverkehrs in der Lübecker Innenstadt).

Da der Radverkehr am Nachmittag mit vergleichbaren Straßenverhältnissen, wie am Morgen zu rechnen hat, waren überdies ohnehin die Erforderlichkeit von Maßnahmen für die entsprechenden Straßen zu prüfen. Folgerichtig konnte von einer Zulassung des

Radverkehrs auf der Strandpromenade in den verkehrsarmen Zeiten der Strandpromenade zugunsten der Verstetigung der Verkehrsregelung abgesehen werden.

Eine Beschränkung sämtlichen Radverkehrs durch Verkehrszeichen 254 (Verbot für Radverkehr), wie von [REDACTED] [Petent/in] erbeten, wurde jedoch nicht als erforderlich erachtet. Um eine sichere Führung des Radverkehrs im benachbarten Straßennetz zu gewährleisten, wurden weitere Maßnahmen, insbesondere hinsichtlich der Wegweisung, aber auch zur Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf den Straßen angeordnet, wo nicht bereits eine entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkung bestand.

Etwaigen Gefahren für den Radverkehr wurde hiermit ausreichend Rechnung getragen. Unter Berücksichtigung der erwähnten Maßnahmen besteht folglich keine, zumindest keine über das Maß des allgemeinen Risikos, welches die Teilnahme am Straßenverkehr mit sich bringt, Gefahrenlage für den Radverkehr. [...]"

Für nähere Auskünfte wird nach § 4 Abs. 3 S. 2 IZG auf den Kreis Ostholstein als zuständige Straßenverkehrsbehörde und auf den LBV.SH als obere Straßenverkehrsbehörde verwiesen.

Zu 3. „Wie sind die großen Info-Banner, die aufgestellt wurden um Touristen zu informieren, rechtlich zu bewerten? meines Erachtens verschlimmern sie die Situation für Kinder und deren begleitende Eltern, weil die laut Straßenverkehrsordnung zulässige Nutzung von Fußwegen damit sehr prominent in Frage gestellt wird, und somit Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern unnötig verstärkt werden.“

Die Banner wurden seitens der Gemeinde Timmendorfer Strand aufgestellt. Da es sich nicht um Verkehrszeichen oder -einrichtungen nach der StVO handelt, sind sie für am Straßenverkehr Teilnehmende nicht rechtlich bindend. Informationen hierzu liegen dem MWVATT und dem LBV.SH nicht vor. Ansprechstelle für Fragen zu den Bannern oder Anmerkungen zum Inhalt der Banner ist die Gemeinde Timmendorfer Strand.

Ich hoffe sehr, Ihnen mit diesen Rückmeldungen auf Ihre Anfrage behilflich gewesen zu sein. Sollten Sie weitere Informationen benötigen oder Rückfragen haben, stehe ich hierfür gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED] [zuständige/r Sachbearbeiter/in im MWVATT]