



## **OBERVERWALTUNGSGERICHT BERLIN-BRANDENBURG**

### **BESCHLUSS**

**OVG 1 S 52.13**

**VG 10 L 174/13 Potsdam**

In der Verwaltungsstreitsache  
des Rechtsanwalts Christoph Herrmann,  
Warthestraße 70, 12051 Berlin,

Antragstellers und Beschwerdeführers,

g e g e n

den Landrat des Landkreises Potsdam-Mittelmark, Fachbereich 4,  
Niemöllerstraße 1, 14806 Bad Belzig,

Antragsgegner und Beschwerdegegner,

hat der 1. Senat durch den Vorsitzenden Richter am Obergerverwaltungsgericht Wolnicki, die Richterin am Obergerverwaltungsgericht Hock und den Richter am Obergerverwaltungsgericht Dr. Oerke am 16. Mai 2014 beschlossen:

Die Beschwerde des Antragstellers gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts Potsdam vom 6. Juni 2013 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Beschwerde trägt der Antragsteller.

Der Wert des Beschwerdegegenstandes wird auf 2.500 Euro festgesetzt.

### Gründe

Der Antragsteller wendet sich gegen die auf der Landesstraße L 77 vom südlichen Ortsausgang Güterfelde bis zum folgenden Kreisverkehr (Abzweigung der K 6902) durch das Verkehrszeichen 237 (Radfahrer) der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung (StVO) und weiter bis zum Kreisverkehr bei Philippsthal (Kreuzung der L 79) durch Zeichen 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) angeordnete Pflicht zur Benutzung des dortigen Radweges.

Das Verwaltungsgericht hat seinen Antrag gemäß § 80 Abs. 5 Satz 1 Alt. 1 VwGO auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs gegen die vorgenannten Verkehrszeichen mit Beschluss vom 6. Juni 2013 abgelehnt und zur Begründung im Wesentlichen ausgeführt, dass nach der im Eilverfahren erfolgenden summarischen Prüfung ohne die angeordnete Trennung des Rad- und Kraftfahrzeugverkehrs nach den örtlichen Verhältnissen auf dem inmitten stehenden Straßenabschnitt eine besondere Gefährdungslage für Radfahrer bestehe, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit erheblich übersteige. Die Landesstraße L 77, auf der eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zulässig sei, diene dem überörtlichen Verkehr und weise mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke an Werktagen (DTVw) von 2.410 Kfz/24 h ein hohes Verkehrsaufkommen auf; für das Jahr 2015 werde eine DTVw von 4.000 Kfz/24 h mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 9% prognostiziert. Bei einer Fahrbahnbreite von nur 6,20 Metern, deren genaue Breite einer Klärung im Hauptsacheverfahren vorbehalten bleibe, könnten Radfahrer von Kraftfahrern nur durch Ausweichen auf die Gegenfahrbahn überholt werden. Dies sei nur bei freier Strecke möglich und im Kurvenbereich besonders gefährlich. Im Juli 2006 sei ein Radfahrer wegen Nichteinhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes beim Überholen trotz Gegenverkehrs schwer verletzt worden. Der Zustand der Straße sei nach den Angaben des Antragsgegners aufgrund ausgebrochener Ränder, offener Schadstellen und Unebenheiten schlecht. Radfahrer müssten den seitlichen Ausbrüchen ausweichen und gefährdeten dadurch sich selbst und andere Verkehrsteilnehmer. Aufgrund der angrenzenden Baumreihen sei die Sicht bei Sonnenschein durch wechselnde Licht- und Schattenverhältnisse erschwert. Demgegenüber führe die Benutzung des Radweges bei rücksichtsvollem Verhalten nicht zu einer vergleichbar schweren Gefährdung von Leben und Gesundheit.

Die hiergegen gerichtete Beschwerde hat keinen Erfolg. Das für die Prüfung des Oberverwaltungsgerichts maßgebliche Beschwerdevorbringen des Antragstellers (vgl. § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO) rechtfertigt keine Änderung des angegriffenen Beschlusses. Die vom Verwaltungsgericht vorgenommene Interessenabwägung ist nicht zu beanstanden.

Widerspruch und Anfechtungsklage gegen die in Rede stehenden verkehrsrechtlichen Anordnungen haben entsprechend § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 VwGO keine aufschiebende Wirkung. Die Verwaltungsgerichte können diese Wirkung in entsprechender Anwendung von § 80 Abs. 4 Satz 3 VwGO nur anordnen, wenn ernstliche Zweifel an der Rechtmäßigkeit des angegriffenen Verwaltungsaktes bestehen (vgl. hierzu 1.) oder wenn dessen Vollziehung eine unbillige, nicht durch überwiegende öffentliche Interessen gebotene Härte zur Folge hätte, die es rechtfertigt, von der gesetzgeberischen Grundentscheidung des Sofortvollzuges abzuweichen (siehe dazu 2.). Nach diesem Maßstab, den auch das Verwaltungsgericht bei seiner Entscheidung angewendet hat, kommt eine vorläufige Aussetzung der Radwegebenutzungspflicht nicht in Betracht.

1. Das Beschwerdevorbringen legt keine ernstlichen Zweifel an der Rechtmäßigkeit der angefochtenen Verkehrsanordnungen dar. Solche Rechtmäßigkeitszweifel sind erst dann anzunehmen, wenn bei summarischer Prüfung der Sach- und Rechtslage ein Erfolg des Rechtsmittels im Hauptsacheverfahren wahrscheinlicher ist als ein Unterliegen (vgl. nur Senatsbeschluss vom 17. Oktober 2013 - OVG 1 S 235.13 - m.w.N.). Dies kann im vorliegenden Beschwerdeverfahren nicht festgestellt werden; vielmehr stellt sich der Ausgang eines etwaigen Verfahrens in der Hauptsache allenfalls als offen dar.

a) Der Antragsteller hält die eingangs bezeichneten Verkehrsanordnungen für offenkundig rechtswidrig, weil eine Radwegebenutzungspflicht nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18. November 2010 - 3 C 42.09 - (BVerwGE 138, 159, juris Rn. 16 ff. <24 ff.>) nur angeordnet werden dürfe, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine qualifizierte Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 i.V.m. Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrsordnung (StVO) bestehe, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung (insbesondere: Leben und Gesundheit) erheblich übersteige. Daran fehle es auf dem besagten Straßenabschnitt. Der Antragsgegner und ihm folgend das Verwaltungsgericht hätten le-

diglich Allgemeinplätze angeführt (erschwerte Sichtverhältnisse bei Sonnenschein aufgrund wechselnder Licht- und Schattenbereiche, leichte Kurvenführung der Straße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, einen angeblich unebenen Straßenzustand mit ausgebrochenen Rändern, offenen Schadstellen und Unebenheiten sowie die Notwendigkeit des Ausweichens schnellerer, mehrspuriger Kraftfahrzeuge). Diese Gegebenheiten des normalen Straßenverkehrs gäben indes keinen hinreichenden Anlass für die streitgegenständlichen Anordnungen. Auch eine angeblich hohe Verkehrsbelastung, die rein rechnerisch weniger als ein Kraftfahrzeug pro Minute betrage, könne die erforderliche qualifizierte Gefahrenlage nicht ohne Rücksicht auf die örtlichen Verkehrsverhältnisse, die sorgfältig zu prüfen seien, begründen. Tatsächlich seien die vom Antragsgegner genannten Verkehrsbelastungszahlen so niedrig, dass die technischen Regelwerke dafür nicht einmal den Bau eines Radweges vorsähen; umso weniger dürfe eine Benutzungspflicht angeordnet werden. Zudem habe das Verwaltungsgericht die Glaubhaftmachung des jahrelang gefähderungsfreien Radfahrens auf der inmitten stehenden Straße durch zahlreiche Fahrradfahrer ebenso wenig berücksichtigt wie die durch Untersuchungsergebnisse belegte besondere Gefahr kombinierter Geh- und Radwege. Die Argumentation des Antragsgegners und des Verwaltungsgerichts führten letztlich zu einer Umkehrung des Regel-Ausnahmeverhältnisses von § 2 Abs. 1 Satz 1 zu Abs. 4 Satz 2 StVO und zu einer Nichtanwendung des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO.

Mit diesen Einwendungen kann der Antragsteller allenfalls die örtlichen Verhältnisse in Frage stellen, die das Verwaltungsgericht seiner Entscheidung zugrunde gelegt hat, denn das Gericht ist - wie der Antragsteller - zu Recht davon ausgegangen, dass die umstrittene Radwegebenutzungspflicht nur bei Vorliegen einer qualifizierten Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 i.V.m. Abs. 1 Satz 1 StVO angeordnet werden darf, die aus den besonderen örtlichen Verhältnissen erwächst. Die in tatsächlicher Hinsicht vorgebrachten Zweifel können jedoch nicht im vorliegenden Beschwerdeverfahren, sondern nur in einem etwaigen Hauptsacheverfahren und ggf. aufgrund eines Ortstermins, wie der Antragsteller zu Recht ausführt, sorgfältig geprüft und aufgeklärt werden. Von daher bestehen die erforderlichen überwiegenden Erfolgsaussichten des Widerspruchs des Antragstellers nach derzeitigem Erkenntnisstand nicht; diese wären aber Voraussetzung für die Annahme ernstlicher Rechtmäßigkeitszweifel und die einstweilige Außervollziehung der angefochtenen Verkehrsanordnungen.



b) Soweit der Antragsteller meint, die angeordnete Radwegebenutzungspflicht sei weder geeignet, erforderlich noch verhältnismäßig, auch weil andere Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, namentlich eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf dem inmitten stehenden Straßenabschnitt, die Anbringung eines Gefahrenzeichens oder - nicht näher spezifizierte - bauliche Maßnahmen, in Betracht zu ziehen gewesen wären, so verhilft auch dies der Beschwerde nicht zum Erfolg.

Besteht eine qualifizierte Gefährdungslage im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO und somit ein objektives Bedürfnis zur Trennung des Kraftverkehrs vom Fahrradverkehr - was nach den Ausführungen zu 1.a) derzeit jedenfalls nicht offensichtlich zweifelhaft ist -, so hat die Straßenverkehrsbehörde eine Ermessenentscheidung zu treffen, ob und mit welchen Mitteln sie der erkannten Gefährdungslage entgegenwirkt. Diese Entscheidung ist durch die Verwaltungsgerichte nach § 114 Satz 1 VwGO nur eingeschränkt auf das Vorliegen von sog. Ermessensfehlern dahingehend zu überprüfen, ob die Behörde von unzutreffenden, unvollständigen rechtlichen oder tatsächlichen Voraussetzungen ausgegangen ist oder ob sie einzelnen Aspekten ein Gewicht beigemessen hat, das ihnen nach objektiven, am Zweck des Gesetzes und den sonstigen einschlägigen Rechtssätzen orientierten Wertungsgrundsätzen nicht zukommt (vgl. nur Kopp/Schenke, VwGO, 17. Aufl. 2011, § 114 Rn. 12 f.). Dies ist hier jedoch nicht festzustellen. Das Verwaltungsgericht kann der Behörde nach dem Vorstehenden auch nicht vorgeben, welche von mehreren ermessensfehlerfreien Varianten als die einzig richtige auszuwählen gewesen wäre.

Angesichts dieses Prüfungsmaßstabs geht die Ansicht des Antragstellers fehl, dass statt des angeordneten „Fahrbahnverbots“ für Fahrradfahrer (nur) ein Tempolimit für Kraftfahrzeuge angezeigt bzw. die umstrittene Radwegebenutzungspflicht „schlicht ungeeignet“ sei; vielmehr ist davon auszugehen, dass die Benutzung von Radwegen grundsätzlich geeignet ist, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die Anordnung einer solchen Pflicht ist auch nicht in dem Sinne untauglich, dass sie für die Radfahrer und Fußgänger Gefahren schaffen würde, welche denen bei der Benutzung der inmitten stehenden Straße gleichwertig sind oder diese gar überwiegen. Vorliegend ist auch kein milderes und ebenso geeignetes Mittel ersichtlich, um die nicht durchgreifend in Zweifel gezogene qualifizierte Gefahrenlage anderweitig zu vermindern. So kommt etwa eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung für den gesamten Verkehr nicht in Frage, da dies eine unverhältnis-

mäßige Beschränkung des zahlenmäßig weit überwiegenden motorisierten Verkehrs bedeuten würde.

2. Mit der Beschwerdebegründung werden auch keine durchgreifenden Argumente dafür vorgetragen oder ist sonst ersichtlich, dass die einstweilige Benutzung des gut ausgebauten und kreuzungsfreien Radweges für den Antragsteller eine unbillige Härte zur Folge hätte. Die konkreten Folgen der angeordneten Benutzungspflicht belasten den Antragsteller daher nicht unverhältnismäßig. Zwar mag es durchaus sein, dass er und andere sportlich fahrende Radfahrer auf der Straße leichter und schneller vorankommen könnten und bei Benutzung des Radweges hiervon ggf. Abstriche in Kauf zu nehmen sind. Auf eine optimale Bedienung seiner Bedürfnisse als Radfahrer hat der Antragsteller jedoch keinen Anspruch, wenn die Gewährleistung einer für ihn optimalen Geschwindigkeit nur um den Preis einer Gefährdung der Verkehrssicherheit erreichbar wäre.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO. Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 47 Abs. 1, § 53 Abs. 2 Nr. 2, § 52 Abs. 2 GKG.

Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO, § 68 Abs. 1 Satz 5 i.V.m. § 66 Abs. 3 Satz 3 GKG).

Wolnicki

Hoock

Dr. Oerke



-Ausgefertigt-

-Beglaubigt-