Az.: 3 A 945/10
6 K 2644/06

Ausfertigung

SÄCHSISCHES OBERVERWALTUNGSGERICHT

Beschluss

In der Verwaltungsrechtssache

des Herrn

- Kläger -
- Antragsteller -

prozessbevollmächtigt:
Rechtsanwalt

gegen

die Landeshauptstadt Dresden
vertreten durch die Oberbürgermeisterin
diese vertreten durch das Rechtsamt
Dr.-Külz-Ring 19, 01067 Dresden

- Beklagte -
- Antragsgegnerin -

wegen

Aufhebung straßenverkehrsordnungsrechtlicher Anordnungen
hier: Antrag auf Zulassung der Berufung

hat der 3. Senat des Sächsischen Oberverwaltungsgerichts durch den Vorsitzenden Richter am Oberverwaltungsgericht Dr. Freiherr von Welck, die Richterin am Oberverwaltungsgericht Drehwald und den Richter am Oberverwaltungsgericht Groschupp

am 10. Juli 2012

beschlossen:

Der Antrag des Klägers, die Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Dresden vom 25. August 2010 - 6 K 2644/06 - zuzulassen, wird abgelehnt.

Der Kläger trägt die Kosten des Antragsverfahrens.

Der Streitwert für das Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht wird auf 5.000,00 € festgesetzt.

Gründe

1 Der Antrag auf Zulassung der Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Dresden, mit dem die Klage auf Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Güntzstraße zwischen Sachsenplatz und Straßburger Platz bzw. Straßburger Platz bis Dürerstraße in Dresden und auf Verpflichtung der Beklagten zur Entfernung sämtlicher diesbezüglichen Verkehrszeichen abgewiesen wurde, hat keinen Erfolg.

2 Die Zulassungsgründe der ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit der angefochtenen Entscheidung i. S. v. § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO (hierzu unter 2.) der besonderen rechtlichen und tatsächlichen Schwierigkeiten i. S. v. § 124 Abs. 2 Nr. 2 VwGO (3.), der grundsätzlichen Bedeutung der Rechtssache i. S. v. § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO (4.), der Divergenz i. S. v. § 124 Abs. 2 Nr. 4 VwGO (5.) sowie des Verfahrensfehlers i. S. v. § 124 Abs. 2 Nr. 5 VwGO (6.) sind nicht gegeben.

3 1. Das Verwaltungsgericht Dresden hat die Klage nach Durchführung einer Inaugenscheinseinnahme mit der Begründung abgewiesen, dass die Tatbestandsvoraussetzungen für die Radwegebenutzungspflicht gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 4 i. V. m. Abs. 9 Satz 2 StVO unter Berücksichtigung der hierzu ergangenen Rechtsprechung aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs erfüllt sei. Die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht auf der fraglichen Strecke sei vorliegend in diesem Sinn erforderlich. Die Beklagte habe die Verkehrssituation

zutreffend als im Vergleich zu anderen innerstädtischen Verkehrslagen hinreichend gefährlich eingeschätzt. Die Güntzstraße sei Teil des sogenannten 26er Rings, der eine schnelle Umfahrung des engeren Innenstadtbereichs ermögliche. Gleichzeitig sei sie Teil einer der großen Nord-Süd-Verbindungen der Stadt und stelle als innerörtliche, durchgehend bevorrechtigte Hauptverkehrsstraße die Verbindung zur und von der Albert-Brücke dar. Die Verkehrssituation sei durch eine in der angefochtenen Entscheidung näher dargelegte hohe Anzahl von Fahrzeugen bestimmt. Bei solchen Belastungszahlen sei nach Nr. 2.2.1 sowie 4.1.3 der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95) in der Regel eine Trennung von Radfahrern und Pkw vorgesehen. Diese Empfehlungen seien zu berücksichtigen. Darüber hinaus werde die konkrete Verkehrslage durch die in der Fahrbahn verlaufenden Straßenbahnschienen bestimmt, auf der zum Teil in recht dichter Abfolge Straßenbahnen verkehrten. Außerdem seien in dem fraglichen Bereich Haltestellen angeordnet, die nur über die Fahrbahn zu erreichen seien. Das Gericht wisse aus eigener Anschauung, dass die Güntzstraße als eine der wenigen Brückenzufahrten ausgesprochen stark durch Radfahrer genutzt werde. Dies werde durch die relativ häufigen Unfälle mit Radfahrerbeteiligung unterstrichen. Daneben sei ein zeitweises hohes Aufkommen von Fußgängern von den anliegenden Schulen und den angrenzenden Studentenwohnheimen zu verzeichnen. Die Gefährlichkeit der Gesamtsituation werde weiterhin dadurch bestimmt, dass aufgrund der Fahrbahnbreite das sichere Überholen eines auf der Fahrbahn fahrenden Radfahrers auch für einen PKW nicht möglich sei, ohne die in die Fahrbahn eingelassenen Straßenbahnschienen in Anspruch zu nehmen und damit ggf. mit der Straßenbahn in Konflikt zu kommen. Die Gefährlichkeit der Verkehrssituation werde noch dadurch erhöht, dass die Fahrbahn wegen ihrer Breite ohne entsprechende Markierung faktisch zweispurig genutzt werde, wodurch sich die Verkehrsdichte nachteilig erhöhe. Zusätzlich werde die in diesem Bereich zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Regel ausgenutzt.

4 Auf diese besondere Gefahrenlage habe von der Beklagten durch die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht im fraglichen Bereich reagiert werden können. Die Abwägung der widerstreitenden Interessen sei in nicht zu beanstandender Weise erfolgt. Es sei nicht ermessensfehlerhaft, dass sie den fließenden Verkehr durch die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht entzerrt habe. Auch wenn im Rahmen des Verkehrsordnungsrechts primär gegen den Störer vorzugehen sei, sei im

Straßenverkehrsrecht darauf zu achten, dass keine Situationen geschaffen würden, die Rechtsverstöße geradezu provozierten. Es sei nicht ermessensfehlerhaft, dass die Beklagte die vom Kläger angeregte Herabsetzung der Geschwindigkeit des Pkw-Verkehrs durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht als geeignete Alternative zu der Trennung des Rad- und Pkw-Verkehrs gewählt habe. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung würde den Verkehrsablauf und den als Gesichtspunkt der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ebenfalls zu berücksichtigenden Verkehrsfluss und die Leichtigkeit des Verkehrs in der konkreten örtlichen Situation erheblich beeinträchtigen, weil sie der Bedeutung der Hauptverkehrsstraße nicht gerecht würde. Daneben stünde auch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung unter dem Vorbehalt des § 45 Abs. 9 StVO. Die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem hier in Rede stehenden Straßenstück sei nicht zwingend erforderlich.

5 Auch die genannten ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften, die eine bundesweit einheitliche Anwendung von § 45 StVO sicherstellen sollten, geböten hier keine andere Entscheidung und ließen auch die Unzumutbarkeit der Radwege wegen ihres tatsächlichen Zustandes nicht erkennen. Nach der gerichtlichen Augenscheinseinnahme erscheine der aufgebrachte Asphalt trotz gelegentlicher kleinerer Unebenheiten bei einer angepassten Fahrweise durchaus zumutbar. Im Verhältnis zu der auf der Fahrbahn vorzufindenden Situation könne der vorhandene Belag auch keinesfalls als eine Schlechterstellung der Radfahrer angesehen werden. Die gerügten Oberflächenmaterialien stellten keinen entscheidenden Nachteil dar, so lange das Pflaster - wie hier - nicht durch Frost oder Baumwurzel erheblich geschädigt sei. Im Fahrverhalten ergäben sich keine beachtlichen Unterschiede zu einer Asphaltfahrbahndecke. Auch die Hindernisse auf dem Radfahrweg könnten nicht als so störend angesehen werden, dass der in der Trennung des Radverkehrs vom Pkw-Verkehr zu sehende Vorteil in beachtlicher Weise entwertet würde. In den überwiegenden Teilen verfüge der Radweg auch über eine ausreichende Breite von 1,60 m. Soweit die nach der VvW-StVO vorgesehene Mindestbreite von 1,50 m unterschritten werde, beschränke sich dies auf Teilbereiche. Auch die gerügte verschwenkte Linienführung des Radwegs beschränke sich auf den Bereich der gut einsehbaren Kreuzung mit der Striesener Straße und beeinträchtige die Überschaubarkeit des Verkehrs nicht nachhaltig, sondern stellte sich allenfalls als

vereinzelter Mangel dar, der bei der Abwägung der vorhandenen Vorteile hinzunehmen sei. Auch der Umstand, dass in Teilbereichen ein Überholen langsamerer Radfahrer schwierig sei, sei eine nur geringfügige Beeinträchtigung. Überholvorgänge auf dem Radweg seien nicht vollständig unmöglich. Eine Unzumutbarkeit sei deshalb nicht erkennbar.

6 Nicht nachvollziehbar sei, dass sich für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der zu überprüfenden Anordnungen beachtliche Hinweise aus der Studie „Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern“ ergeben sollten. Zwar fänden sich hier auch Ausführungen dazu, dass sich die Unfallbilanz nach der Aufhebung einer Radwegebenutzungspflicht eher verbessert habe. Das Gericht erachte dies jedoch nicht als eine auf jede Verkehrssituation übertragbare Annahme. Die Studie selbst stufe jedenfalls die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht nicht als originäre Ursache für das gefundene Ergebnis ein. In der vorliegenden Situation müssten bei einer Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht die Ampelschaltungen verändert werden, was die Feststellungen in der Studie in Frage stellen würde.

7 2. Ernstliche Zweifel gemäß § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO hat der Kläger hiergegen nicht anführen können.

8 Ernstliche Zweifel in diesem Sinne sind anzunehmen, wenn der Antragsteller tragende Rechtssätze oder erhebliche Tatsachenfeststellungen des Verwaltungsgerichts mit schlüssigen Gegenargumenten so in Frage stellt, dass der Ausgang des Berufungsverfahrens als ungewiss erscheint (BVerfG, Beschl. v. 23. Juni 2000, DVBl. 2000, 1458). Bezieht sich das Antragsvorbringen auf die Tatsachenfeststellung des Verwaltungsgerichts und wird dabei die diesem obliegende Beweiswürdigung in Frage gestellt, reicht für eine Zulassung nicht aus, dass der erkennende Senat die vom Verwaltungsgericht nach zutreffenden Maßstäben gewürdigte Sachlage nach einer eigenen Beweisaufnahme möglicherweise anders beurteilen könnte als das Verwaltungsgericht selbst. Ansonsten wäre die Berufung gegen Urteile, die aufgrund einer Beweisaufnahme oder einer Beweiswürdigung ergangen sind, im Regelfall nach § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO zuzulassen, was mit Sinn und Zweck der Zulassungsbeschränkung nicht vereinbar wäre (vgl. zuletzt SächsOVG, Beschl. v. 12. Januar 2012 - 3 A 928/10 -). Dies bedeutet, dass eine Beweiswürdigung nur dann mit Erfolg angegriffen werden kann, wenn eine Verletzung von gesetzlichen

Beweisregeln, von Denkgesetzen oder allgemeinen Erfahrenssätzen, bei aktenwidrig angenommenem Sachverhalt oder bei offensichtlicher Sachwidrigkeit und Willkürlichkeit geltend gemacht wird (SächsOVG, a. a. O., m. w. N.).

9 2.1 Der Kläger hat seine ernstlichen Zweifel mit Schriftsatz vom 6. Januar 2011 wie folgt begründet: Der vom Verwaltungsgericht Dresden angenommene Belang der Verkehrsflüssigkeit und -leichtigkeit sei mit § 45 Abs. 9 StVO unvereinbar. Auch die Bewertung der Tatbestandsvoraussetzungen des angefochtenen Verbots durch das Gericht entbehrte jeglicher tatsächlichen Grundlage. Bei dem Hinweis auf die Verkehrsbedeutung der Straße handele es sich um sachfremde Erwägungen. Die vom Gericht genannten Zahlen seien im Vergleich zu anderen Straßen, die ohne Radwegebenutzungspflicht auskämen, niedrig. Weder könne eine hohe Verkehrsbelastung noch der Umstand, dass die Straße der Abwicklung des überörtlichen Verkehrs diene, allein eine Radwegebenutzungspflicht rechtfertigen. Die Behauptung, dass die Güntzstraße im Vergleich zu anderen innerstädtischen Verkehrslagen gefährlich sei, sei frei erfunden und widerspreche dem Ergebnis der Beweiserhebung. Das Gericht hätte die Gefahr in der Güntzstraße mit der Gefahr in anderen, ähnlichen Straßen in Dresden oder in ähnlichen Städten in Deutschland vergleichen müssen. Dies habe es unterlassen und sich stattdessen in nichtssagende und den Tatsachen widersprechende Formulierungen geflüchtet.

10 Auch der Entmischungsgrundsatz sei kein Aspekt der örtlichen Gegebenheiten. Das Gericht habe den rechtlich und praktisch bedeutsamen Unterschied zwischen dem Bau eines Radwegs einerseits und dem Anordnen einer Benutzungspflicht andererseits übersehen. Wenn technische Regelwerke die bauliche Errichtung eines Radwegs geboten erscheinen ließen, folge daraus noch lange nicht, dass auch seine Benutzung zwingend vorgeschrieben sein müsse. Die ERA seien nur hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen zu berücksichtigen. Im Übrigen würden in der nunmehrigen Neufassung der ERA die vom Gericht angeführten Verkehrsbelastungszahlen nicht mehr als Empfehlung für eine Trennung der Verkehrsarten genommen. Die Neufassung enthalte keinerlei Aussage zur straßenverkehrsrechtlichen Umsetzung durch Benutzungspflicht.

11 Die Straßenbahnschienen und -haltestellen seien kein Anlass für ein Fahrbahnbenutzungsverbot. Die ERA schlage hierzu vielmehr bestimmte planerische

Gestaltungen des Verkehrsraums vor. Auch der Umstand einer starken Nutzung der streitgegenständlichen Straße durch Radfahrer sei kein Grund, dem Radverkehr nicht die allgemeine Fahrbahn zu belassen. Die bislang festgestellten Unfälle seien fast sämtlich durch die erzwungene Führung der Radfahrer im Seitenraum entstanden und durch die angegriffene verkehrsrechtliche Anordnung gerade herbeigeführt worden. Da es keinen Überholzwang gebe, sei auch die Erwägung, dass ein Pkw einen auf der Fahrbahn fahrenden Radfahrer nicht überholen könne, kein Anlass für Verkehrsbeschränkungen. Zudem gehe mit einer höheren Verkehrsdichte keineswegs eine höhere Gefahr einher. Das Gericht verwechsele private Annahmen, Wertungen und Glaubenssätze ohne jegliche Sachkunde mit Tatsachenstoff. Es übersehe, dass die Ausnutzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wie auch ihr häufiges Überschreiten keine Gefahrenlage mit sich bringe. Zudem hätten die Maßnahmen zur Abwehr drohenden rechtswidrigen Verhaltens gegen die Störer ergriffen werden müssen. Auch auf Hauptverkehrsstraßen seien Tempoverminderungen nach der StVO grundsätzlich erlaubt und würden auch zunehmend dort eingesetzt. Das Verwaltungsgericht Dresden lasse hier jede Ausein-andersetzung mit dem Umstand vermissen, dass nach seinen eigenen Feststellungen die streitgegenständliche Straße gerade für Radfahrer eine ausgesprochene starke Bedeutung habe, und sei augenscheinlich von dessen Willen getragen, Kraftfahrern der Privilegienfeindlichkeit des Straßenverkehrs zuwider Privilegien zu verschaffen. Der verwaltungsgerichtliche Hinweis, dass der Radverkehr auf der Fahrbahn Rechtsverstöße geradezu provoziere, sei unvertretbar. Es gebe keinen rechtlichen Grund, das gegen Radfahrer gerichtete Verbot aufrechtzuerhalten, um ein gegen Kraftfahrer gerichtetes Verbot zu vermeiden. Schließlich könne mit dem Zeichen 274 auch eine Straße von erheblich größerer Verkehrsbedeutung und -belastung mit Temporeduktionen unter 50 km/h belegt werden. Radwegebenutzungspflichten dürften nicht schon deshalb angeordnet werden, weil mit ihnen keine Verschlechterung für Radfahrer einhergehe. Die Unfallforschung habe ergeben, dass Radwegebenutzungspflichten tendenziell kontraproduktiv für die Verkehrssicherheit seien. Aufgrund der außerordentlich großen Anzahl untersuchter Straßen dürfe es als gesichertes Wissen gelten, dass Radwegebenutzungspflichten jedenfalls auf Straßen bis zu einer Verkehrsbelastung von 50.000 Kfz/Tag ungeeignet seien, die Verkehrssicherheit zu bessern. Die Studie habe die Wirkungen untersucht, die sich einstellten, wenn eine bisher bestehende Radwegebenutzungspflicht aufgehoben werde. Bundesweit hätten sich keine Nachteile durch die Aufhebung einer

Radwegebenutzungspflicht eingestellt. Die vom Gericht angenommenen Gefahren erwiesen sich damit als bloße Fantasien der Richter, die diese sich ohne jede Sachkunde zusammengereimt hätten. Damit sei die angefochtene Maßnahme ungeeignet für jeden vorgeblichen Zweck.

12 Bei der Beschreibung der zahlreichen, baulichen Mängel der streitgegenständlichen Radwege hätten die ERA in der Fassung von 2010 und die verbindlichen Mindestvorschriften in der VwV-StVO herangezogen werden müssen. An den hiernach zu beachtenden Mindestvoraussetzungen fehle es. Der Belag des Radwegs entspreche nicht den allgemeinen Regeln der Baukunst und der Technik, die gemäß der VwV-StVO heranzuziehen seien. Der Radweg sei hiernach auch nicht frei von Hindernissen. Auch die gesetzlich geregelte objektive Mindestbreite sei nicht eingehalten worden. Wegen des starken Radverkehrs müsste der Radweg weitaus breiter als das nicht zu unterschreitende Normmindestmaß sein. Auch eine stetige und sichere Linienführung i. S. der VwV-StVO liege nicht vor. Weitere bei der Beweisaufnahme wahrgenommene Mängel des Radwegs seien gar nicht erst in das Urteil aufgenommen worden. Auch habe das Gericht verschwiegen, dass es in einzelnen Abschnitten der Güntzstraße keine Radwegebenutzungspflicht gebe, ohne dass sich dies negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken würde.

13 Die Maßnahme sei darüber hinaus auch nicht erforderlich. Es sei vielmehr eine vorherige sorgfältige Bestandsaufnahme und Bewertung derjenigen Umstände nötig gewesen, die die als korrekturbedürftig eingeschätzte Situation begründeten. Unter mehreren geeigneten Maßnahmen sei nur diejenige erforderlich, die in die Rechte der Verkehrsteilnehmer am wenigsten eingreife. Radfahrern eine Radwegebenutzungspflicht und damit ein gefährliches Fahrbahnbenutzungsverbot aufzuerlegen, stehe in der Regel völlig außer Verhältnis zu dem angestrebten Zweck, Autofahrern die Begegnung mit Radfahrern in bestimmten Abschnitten des Straßennetzes und ggf. eine Geschwindigkeitsbeschränkung zu ersparen. Ob Ampelschaltungen verändert werden müssten, sei unerheblich. Der Leichtigkeit des motorisierten Verkehrs dürfe gegenüber der Sicherheit von Radfahrern kein Vorrang eingeräumt werden.

14 2.2 Soweit mit diesen Rügen die Tatsachenfeststellung und Beweiswürdigung des Verwaltungsgerichts Dresden in Frage gestellt werden, sind die hierfür erforderlichen schweren Fehler nicht nachgewiesen.

15 Das Verwaltungsgericht Dresden hat aus der Analyse der von ihm festgestellten Verkehrssituation gefolgert, es liege eine Gefahrenlage vor, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Rechtsgüter des Lebens und der Gesundheit von Verkehrsteilnehmern sowie von öffentlichem und privatem Sacheigentum erheblich übersteigt (vgl. zu diesem Kriterium jüngst BVerwG, Urt. v. 18. November 2010 - juris Rn. 25 m. w. N.). Das Gericht hat die für die Auferlegung einer Radwegebenutzungspflicht maßgeblichen besonderen örtlichen Verhältnisse durch die zuständige Berichterstatterin aus der Sicht eines Radfahrers in Augenschein genommen und die von der Beklagten übergebenen umfangreichen Erhebungen des Verkehrs auf der Güntzstraße einbezogen. Das Protokoll der Augenscheinseinnahme wurde den Beteiligten zugestellt; gegen seinen Inhalt wurden keine Einwendungen erhoben.

16 Warum dem Gericht - wie vom Kläger behauptet - hierzu die Sachkunde fehlen soll, ist nicht ersichtlich. Vielmehr ist davon auszugehen, dass das Gericht die für die Beurteilung der Sachlage erforderliche Sachkunde hat, da es sich vorliegend nicht um Tatsachen oder Zustände handelt, die nur kraft besonderer Sachkunde beurteilt werden könnten (BVerwG, Beschl. v. 27. März 2000 - 9 B 518/99 - juris Rn. 11 m. w. N.). Der Kläger übersieht auch, dass es nicht darauf ankommt, ob auch bei anderen Straßen mit ähnlichem Gefährdungspotenzial eine Radwegebenutzungspflicht festgelegt worden ist. Dass die Beklagte bei anderen Straßen keine solche Pflicht festgelegt hat, kann auf eine Vielzahl von Erwägungen zurückzuführen sein; anders als der Kläger meint, ist dafür nicht ausschließlich der jeweilige Gefährdungszustand der Straße ausschlaggebend. Maßgeblich ist daher allein, ob in dem fraglichen Verkehrsraum eine das allgemeine Risiko übersteigende Gefährdung vorliegt und die sonstigen Voraussetzungen für eine Radwegebenutzungspflicht gegeben sind. Daher kann sich der Kläger auf die Vorgehensweise der Beklagten in anderen Fällen nicht berufen.

17 Der Kläger verkennt ferner, dass das Gericht die besondere Gefährdung aufgrund des kumulativen Vorliegens mehrerer Gesichtspunkte bejaht hat; dabei ist - wie auch von der Beklagten getan - besonders der Tatsache Gewicht beizumessen, dass die Schüler

des an der Straße gelegenen St.-Benno-Gymnasiums, die meist noch minderjährig und daher wegen ihrer geringeren Erfahrungen und ihrer persönlichen Entwicklungsreife verstärkt den Gefahren des Straßenverkehrs ausgesetzt sind, in besonderem Maß zu schützen sind. Auch ist ohne weiteres nachvollziehbar, dass das Gericht die für die besondere Gefährdung unter anderem maßgebliche hohe Verkehrsdichte auch aus der großen Anzahl von Radfahrern, die die Albertbrücke als Flussquerung benutzen, abgeleitet hat; das Gericht konnte hierfür auch darauf abstellen, dass die Pkw wegen der örtlichen Gegebenheiten die zulässige Höchstgeschwindigkeit ausnutzen und sogar überschreiten, dass ein Zusammentreffen von Straßenbahn, Pkw und Radfahrern auf dem Straßenkörper zu einer besonderen Gefährdung führen kann, und schließlich, dass das von der Beklagten erhobene Verkehrsaufkommen für sich genommen noch nicht, gleichwohl aber im Zusammenspiel mit den übrigen Faktoren die besondere Gefährdung begründen kann. Hierbei handelt es sich durchweg um sachbezogene und nachvollziehbare Erwägungen.

18 Nichts anderes gilt für die Feststellungen in Bezug auf die Zumutbarkeit der Benutzung des Radwegs. Das Verwaltungsgericht Dresden hat hierzu festgestellt, dass die nach Ziff. II VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO erforderlichen baulichen und sonstigen Voraussetzungen in der Regel vorliegen und die Abweichungen hiervon in Teilbereichen hinnehmbar sind. Diese Feststellungen können vom Kläger mit der bloßen Behauptung des Gegenteils nicht wirksam in Frage gestellt werden. Vielmehr kann das Gericht zutreffend darauf verweisen, dass ein Radweg nicht so ausgestaltet sein muss, dass er eine möglichst schnelle und ungehinderte Fortbewegung garantiert. Da auch Radfahrer die Grundregel des § 1 StVO, wonach die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme erfordert und jeder Verkehrsteilnehmer sich so zu verhalten hat, dass kein anderer geschädigt und mehr als unvermeidbar beeinträchtigt wird, zu beachten haben, sind dabei die gerichtlichen Feststellungen ohne weiteres nachvollziehbar, dass Radfahrer bei Benutzung des Radwegs Rücksicht auf Passanten und Fahrgäste im Haltestellenbereich zu nehmen haben (vgl. zu diesem Kriterium BayVGH, Urt. v. 6. April 2011 - 11 B 08.1892 -, juris Rn. 40).

19 Das Gericht hat bei seinen Feststellungen auch nicht fachgutachterliche Äußerungen bzw. Feststellungen missachtet bzw. verkannt. Soweit der Kläger hierzu auf die nunmehr geltende ERA 2010 abstellt, hat die Beklagte in ihrem Schriftsatz vom 6.

Mai 2011 zutreffend darauf hingewiesen, dass Nr. 3.10 bzw. 3.12 ERA 2010 bei dem Zusammentreffen von Straßenbahn und Radfahrern als Voraussetzung für die dort angegebenen Regellösungen eine Entflechtung empfehlen. Zutreffend hat die Beklagte auch vorgetragen, dass Nr. 2.3.3 ERA 2010 bei der hier gegebenen zweispurigen Straße und dem festgestellten Verkehrsaufkommen eine Trennung des Radverkehrs vom Pkw-Verkehr aus Sicherheitsgründen für erforderlich hält. Auch die vom Kläger angeführte Studie zwingt zu keinem anderen Schluss, denn das Verwaltungsgericht Dresden hat zutreffend darauf abgestellt, dass die dort gefundenen Ergebnisse davon abhängen, dass nach Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht die sonstigen Parameter unverändert blieben. Da vorliegend aber - wie im Widerspruchsbescheid vom 29. Oktober 2007 näher dargestellt - dann die Ampelschaltungszyklen in der Güntzstraße verlängert werden müssten, können schon aus diesem Grund die Studienergebnisse nicht auf den vorliegenden Fall übertragen werden, abgesehen davon, dass einer solchen Maßnahme die Bedeutung der Güntzstraße als wichtige Verkehrsachse entgegenstünde.

20 Das Gericht hat auch nachvollziehbar festgestellt, dass auf Grund der örtlichen Gegebenheiten gleich geeignete, Radfahrer weniger belastende Maßnahmen nicht möglich sind. Dass die von der Beklagten erstellte Verkehrsunfallstatistik für die Güntzstraße häufige Unfälle mit Radfahrerbeteiligung trotz Radwegebenutzungspflicht aufweist, hat für die Frage, ob es zu einer Verminderung solcher Unfälle käme, wenn diese Pflicht aufgehoben würde, keine Aussagekraft. Die Beklagte hat hierzu einerseits zutreffend darauf hingewiesen, das Verwaltungsgericht Dresden habe die Unfallstatistik primär zum Beleg dafür angeführt, dass die Straße besonders stark von Radfahrern genutzt wird. Zum anderen lässt sich aus dieser Unfallstatistik nicht der Schluss ableiten, dass Radfahrer bei Benutzung des allgemeinen Straßenkörpers weniger gefährdet wären. Die von der Beklagten hierzu angeführte Untersuchung des ADFC Sachsen („Radverkehrssicherheit in Sachsen“) lässt vielmehr den Schluss zu, dass die bei der Freigabe des allgemeinen Straßenkörpers wieder möglichen Unfälle im Längsverkehr überdurchschnittlich hohe Verletzungsfolgen für Radfahrer nach sich ziehen könnten.

21 Da bei der Regelung der Radwegebenutzungspflicht - worauf das Verwaltungsgericht zutreffend hingewiesen hat - insgesamt das Übermaßverbot zu beachten ist, waren die Beteiligteninteressen gegeneinander abzuwägen (vgl. König, in: Hentschel/Kö-

nig/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Aufl. 2011, § 45 StVO Rn. 28a m. w. N.); daher durfte das Gericht in seine Analyse auch einbeziehen, dass der Zustand des Radwegbelags im Vergleich zu dem Straßenbelag keine Schlechterstellung von Radfahrern nach sich zieht. Denn diesem Ansatz liegt die Erwägung zu Grunde, dass durch Radwegebenutzungspflicht Radfahrer jedenfalls insoweit nicht benachteiligt werden.

22 2.3 Auch ansonsten bestehen keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung.

23 (a) Soweit der Kläger rügt, der Belang der Flüssigkeit des Verkehrs sei im Rahmen der nach § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO zu prüfenden Gefahrenlage nicht heranzuziehen, verkennt er, dass, wenn wie hier eine besondere Gefährdung festgestellt ist, die Trennung von motor- und muskelbetriebenen Fahrzeugen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dient, wozu auch dessen Flüssigkeit gehört (vgl. BayVGH, Urt. v. 11. August 2009 - 11 B 08.186 -, juris Rn. 64 m. w. N.). Dass dem auch die jüngste Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urt. v. 18. November 2010 - 3 C 42/09 -, juris Rn. 25), das die vorbezeichnete Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs bestätigt hat, nicht entgegensteht, hat die Beklagte unter Hinweis auf die insoweit offene Aufzählung der relevanten Rechtsgüter durch das Bundesverwaltungsgericht zutreffend nachgewiesen. Dieser Rechtsprechung ist das Verwaltungsgericht Dresden gefolgt.

24 (b) Auch die Tatsache, dass das Gericht die von ihm bei der Augenscheinsnahme festgestellte Unterbrechung der Radwegebenutzungspflicht auf einer Strecke von wenigen hundert Metern, die dem Senat aufgrund der Benutzung des fraglichen Radwegs durch zwei seiner Mitglieder bekannt ist, nicht eigens gewürdigt hat, führt zu keinem anderen Ergebnis. In der Niederschrift über den Ortstermin ist dargestellt, dass entlang des Sachsenplatzes und im Bereich der Sackgasse Seidnitzer Straße keine Radwegebenutzungspflicht gilt, hier aber Radfahrern die Fußwegbenutzung freigestellt ist. Der Vertreter der Beklagten hat in dem Ortstermin im Hinblick auf den Bereich Seidnitzer Straße die Gründe hierfür erläutert. Im Bereich des Sachsenplatzes dürfte Grund hierfür schon die dort vorgenommene straßenbauliche Trennung des Schienen- und Pkw-Verkehrs sein. Im Übrigen folgt aus der Tatsache, dass es auf diesen im Vergleich zu dem übrigen Straßenkörper sehr kurzen Strecken bislang noch

nicht zu Verkehrsunfällen mit Radfahrerbeteiligung gekommen ist, noch nicht, dass die Radwegebenutzungspflicht insgesamt nicht erforderlich wäre. Denn für die Prognose einer Gefahrenlage i. S. v. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO reicht wegen der betroffenen hochrangigen Rechtsgüter bereits eine geringere Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts aus (BVerwG, Urt. v. 23. September 2010 - 3 C 32/09 -, juris Rn. 22 m. w. N.). Angesichts der beschriebenen Verkehrssituation gibt es daher keine Veranlassung, an der vom Gericht bestätigten Prognose der Beklagten zu zweifeln, auch wenn sie sich in den kurzen Abschnitten nicht bestätigt, in denen keine Radwegebenutzungspflicht besteht.

25

(c) Auch ist es nicht zu beanstanden, dass das Gericht eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Pkw als verhältnismäßigere Maßnahme verworfen hat. In diesem Zusammenhang ist schon fraglich, ob bei der vom Gericht festgestellten Verkehrssituation Pkw-Führer grundsätzlich - wie der Kläger vorträgt - als Störer zu bezeichnen sind. Unter Zugrundelegung des polizeirechtlichen Störerbegriffs könnten neben Pkw-Führern auch Radfahrer je nach Einzelfall als Störer in Betracht kommen; der Schluss, dass die Gefahr immer von einem Pkw ausgeht, ist hingegen unzulässig, da das gefährdende Verkehrsverhalten ebenso von einem Radfahrer ausgehen kann. Im Übrigen hat das Gericht auch zutreffend darauf hingewiesen, dass eine Reduzierung der innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Pkw geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ebenfalls unter den Vorbehalt des § 45 Abs. 9 Sätze 1 und 2 StVO steht. Angesichts der Bedeutung der Güntzstraße für den innerstädtischen Verkehr und aufgrund der Tatsache, dass auch bei einer geringeren Geschwindigkeit die durch das Zusammentreffen verschiedener Verkehrsmittel entstehende besondere Gefährdung nicht vollends ausgeräumt werden kann, ist die gerichtliche Feststellung nicht zu beanstanden, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung vorliegend nicht in Betracht gezogen werden muss. Deshalb kann auch nicht davon die Rede sein, dass damit gegen den Grundsatz der Privilegienfeindlichkeit des Straßenverkehrs (hierzu König, a. a. O. Rn. 28 m. w. N.) verstoßen worden ist. Denn die gerichtlichen Überlegungen führen nicht zu einer einseitigen und damit unzulässigen Privilegierung des motorisierten Straßenverkehrs durch eine allein den motorisierten Verkehr bevorzugende Entmischung, sondern haben eine der Bedeutung der Güntzstraße entsprechende, den Verkehrsfluss am wenigsten beeinträchtigende und die schutzwürdigen Belange aller

Verkehrsteilnehmer am stärksten berücksichtigende Entflechtung der Verkehrsströme zur Folge. Die vom Kläger angeführten, meist erstinstanzlichen Gerichtsentscheidungen geben für den vorliegenden Fall nichts her, da sie von anderen örtlichen Verhältnissen ausgehen.

26 3. Auch liegen keine besonderen rechtlichen und tatsächlichen Schwierigkeiten i. S. v. § 124 Abs. 2 Nr. 2 VwGO vor.

27 Dieser Zulassungsgrund liegt nur dann vor, wenn die Rechtssache überdurchschnittliche, das normale Maß nicht unerheblich überschreitende Schwierigkeiten verursacht. Die konkreten Schwierigkeiten müssen sich auf Fragen beziehen, die für das konkrete Verfahren entscheidungserheblich sind (SächsOVG, Beschl. v. 30. August 2011 - 3 A 522/10 - Rn. 3 m. w. N.).

28 Solche Gründe sind vorliegend nicht angegeben. Der Kläger führt hierzu an, das Verwaltungsgericht Dresden habe übersehen, dass einzig und allein eine besondere örtliche, weit überdurchschnittliche Gefahrenlage i. S. v. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO Rechtfertigung für die Radwegebenutzungspflicht sein könne. Zudem verkenne das Gericht das Zusammenspiel des geltenden Rechts in der StVO, der VwV-StVO sowie der ERA 2010. Diese große Zahl notwendiger, für sich genommen aber jeweils nicht hinreichender Voraussetzungen zu durchschauen, sei - so der Kläger - offenbar für Viele schwierig. Zudem verkenne das Gericht die Aussagen der technischen Regelwerke zur Radverkehrsführung und die Unfallforschung. Das Gericht verstehe die von ihm selbst festgestellten Tatsachen nicht. Wolle man dem Gericht nicht offene Realitätsverweigerung unterstellen, müsse angenommen werden, dass die Materie tatsächlich für eine „gewöhnliche Verkehrsrechts-Kammer (zu) kompliziert“ sei.

29 Da - wie unter 2. ausgeführt - das Verwaltungsgericht Dresden weder das Zusammenspiel der vom Kläger angegebenen Rechts- und Erkenntnisquellen noch die Tatbestandsvoraussetzungen von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO verkannt hat, kann sich aus den vom Kläger angegebenen Gründen kein Hinweis auf die besonderen rechtlichen oder tatsächlichen Schwierigkeiten der Rechtssache ergeben. Darüber hinaus gehende Belege solcher Schwierigkeiten sind vom Kläger nicht dargetan.

4. Der Rechtssache kommt auch keine grundsätzliche Bedeutung i. S. v. § 124 Abs. 2
30 Nr. 3 VwGO zu.

31 Dies wäre dann der Fall, wenn mit ihr eine grundsätzliche, bisher höchstrichterlich oder obergerichtlich nicht entschiedene Rechtsfrage oder eine im Bereich der Tatsachenfeststellungen bisher obergerichtlich nicht geklärte Frage von allgemeiner Bedeutung aufgeworfen wird, die sich im erstrebten Berufungsverfahren stellen würde und die im Interesse der Einheitlichkeit der Rechtsprechung und der Fortentwicklung des Rechts berufungsgerichtlicher Klärung bedarf (vgl. SächsOVG, Beschl. v. 10. April 2008 - 3 B 758/05 -; st. Rspr.; Kopp/Schenke, VwGO, 18. Aufl. 2012, § 124 Rn. 10). Eine solche Frage hat der Kläger aber nicht aufgeworfen.

32

Der Kläger hält für grundsätzlich bedeutsam, ob

1. die Trennung des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr per se von Vorteil und im Sinne der Verkehrssicherheit positiv wirksam sei,

2. ob es tatsächlich ausgerechnet dann im Interesse der Verkehrssicherheit sei, Radfahrer per straßenverkehrsrechtlicher Anordnung in (schmale, untermaßige) Seitenräume zu zwingen, wenn sie in der fraglichen Straße ausgesprochen viele seien, sowie,

3. ob es tatsächlich ausgerechnet dann im Interesse der Verkehrssicherheit sei, Radfahrer per straßenverkehrsrechtlicher Anordnung in Seitenräume zu zwingen, wenn bisher dort relativ häufig Unfälle mit Radfahrerbeteiligung geschähen?

33 Diese Fragen lassen sich nicht mit allgemeiner Bedeutung beantworten. Sie können vielmehr nur bezogen auf die konkreten örtlichen Verhältnisse beantwortet werden, so dass ihre Beantwortung für andere Fallgestaltungen keine Bedeutung hat. Im Übrigen sind die Fragen im Berufungsverfahren auch deshalb nicht klärungsbedürftig, weil die in der zweiten Frage vorausgesetzten „schmalen und untermaßigen“ Seitenräume - wie unter 2. festgestellt - allenfalls in geringen Teilbereichen bestehen, und das Verwaltungsgericht Dresden nicht - wie in Frage 1 vorausgesetzt - grundsätzlich, sondern nur im vorliegenden Fall davon ausgegangen ist, dass die Trennung des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr vorteilhaft ist.

34 5. Auch eine Divergenz i. S. v. § 124 Abs. 2 Nr. 4 VwGO liegt nicht vor.

35 Hierzu ist die Darlegung erforderlich, dass die angegriffene Entscheidung von einem genauer bezeichneten Rechtssatz abweicht, den ein i. S. v. § 124 Abs. 2 Nr. 4 VwGO divergenzfähiges, dem Verwaltungsgericht Dresden übergeordnetes Gericht aufgestellt hat. Dabei liegt nur dann eine Abweichung vor, wenn das Verwaltungsgericht Dresden einen Rechtssatz entscheidungstragend zu Grunde gelegt hat, der von einem solchen Rechtssatz abweicht. Eine Divergenz in diesem Sinne liegt hingegen nicht vor, wenn das Gericht einen solchen Rechtssatz nur übersieht oder auf den von ihm zu entscheidenden Fall nicht richtig angewendet hätte (Kopp/Schenke, a. a. O., § 132 Rn. 14 m. w. N.).

36 Ein solcher Fall ist hier nicht gegeben. Soweit der Kläger hierzu darauf abstellt, das Bundesverwaltungsgericht habe in seinem Urteil vom 18. November 2010 (a. a. O. Rn. 25) den Rechtssatz aufgestellt, es sei nicht zulässig, durch die Festlegung einer Radwegebenutzungspflicht eine Förderung des fließenden Fahrzeugverkehrs auf der dem Radweg parallelen Fahrbahn zu erreichen, ist auf die Ausführungen unter 2.3.a zu verweisen. Im Übrigen hat das Bundesverwaltungsgericht einen solchen Rechtssatz nicht aufgestellt, sondern in der nachfolgenden Randnummer 26 beispielhaft auch die Umstände angeführt, die eine besondere Gefährdung verursachen könnten. Soweit der Kläger meint, das Verwaltungsgericht Dresden habe gegen den vom Bundesverwaltungsgericht (a. a. O.) aufgestellten Rechtssatz verstoßen, dass Erschwernisse beim Überholen keinen Anlass für Verkehrsbeschränkungen böten, verkennt er bereits, dass dieser Umstand bei der vom Gericht vorliegend festgestellten Verkehrssituation wegen des Zusammentreffens unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer zu einer besonderen Gefährdung führen kann. Schließlich ist der weitere Hinweis des Klägers, dass auch zahlreiche Geschwindigkeitsüberschreitungen nach der mehrfach zitierten Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts keine Radwegebenutzungspflicht begründen könnten, zumindest dann irrelevant, wenn - wie hier - das Fahrverhalten von Pkw-Führern im Zusammenspiel mit den übrigen Faktoren eine besondere Gefährdung hervorrufen kann.

37 6. Schließlich liegt kein Verfahrensfehler i. S. v. § 124 Abs. 2 Nr. 5 VwGO vor.

38 Der Kläger führt hierzu an, dass das Urteil auf Tatsachen und Beweisergebnisse gestützt sei, die schlechterdings nicht existierten. Obwohl nach dem Beweisergebnis feststehe, dass die Verkehrsunfallforschung das Gegenteil bewiesen habe, nehme das

Gericht insbesondere an, dass die Trennung des Radverkehrs vom Pkw-Verkehr generell von Vorteil sei. Hierin liege eine Verletzung der Aufklärungspflicht und zugleich eine Verletzung des rechtlichen Gehörs.

39 Die vom Kläger angeführten Verfahrensfehler liegen nicht vor. Dass die gerichtliche Aufklärungspflicht gemäß § 86 Abs. 1 VwGO vorliegend nicht verletzt ist, ergibt sich aus der Tatsache, dass das Gericht neben dem Ergebnis der Augenscheinsnahme die Verkehrserhebungen der Beklagten und weitere Studien in seine Entscheidung einbezogen hat, sowie daraus, dass der Kläger in der der Augenscheinsnahme nachfolgenden mündlichen Verhandlung keinen Beweisantrag gestellt hat und sich für das Gericht auch keine weitere Aufklärung von Amts wegen aufdrängen musste (vgl. hierzu Kopp/Schenke, a. a. O., § 86 Rn. 13 m. w. N.). Die Beiziehung eines Sachverständigen war nicht erforderlich, wie bereits vorstehend in 2.2 näher ausgeführt wurde.

40 Auch der Grundsatz des rechtlichen Gehörs gemäß § 108 Abs. 2 VwGO ist nicht verletzt. Dieser Grundsatz gebietet, dass das Gericht den Beteiligten Gelegenheit geben muss, sich zum Gegenstand des Verfahrens sowie insbesondere zu allen entscheidungserheblichen Tatsachen zu äußern, und den Sachvertrag in seiner Entscheidung ernsthaft in Erwägung zu ziehen hat. Keine Frage des rechtlichen Gehörs ist hingegen, ob das Gericht dem Vorbringen die nach Ansicht eines Beteiligten richtige Bedeutung zugemessen und die richtigen Folgerungen daraus gezogen hat (vgl. hierzu umfassend Kopp/Schenke, a. a. O., § 108 Rn. 19c ff. m. w. N.). Vorliegend hat sich das Verwaltungsgericht Dresden mit dem Vorbringen des Klägers im Einzelnen auseinandergesetzt; dass es aus dessen Sicht sein Vorbringen unzutreffend gewürdigt hat, war insbesondere im Rahmen der vom Kläger geltend gemachten ernstlichen Zweifel zu berücksichtigen, gibt aber - wie aufgezeigt - keinen Hinweis auf eine Verletzung des Grundsatzes des rechtlichen Gehörs.

41 Nach alledem kann der Antrag auf Zulassung der Berufung keinen Erfolg haben.

42 Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO. Die Streitwertentscheidung beruht auf § 47 Abs. 1, § 52 Abs. 2 GKG.

43 Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO, § 66 Abs. 3 Satz 2, § 68 Abs. 1 Satz 5 GKG).

gez.:
v. Welck Drehwald Groschupp

Ausgefertigt:
Bautzen, den
Sächsisches Oberverwaltungsgericht

Winter
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle