

Az.: 3 A 798/16
6 K 1469/13

beglaubigte
Abschrift



SÄCHSISCHES OBERVERWALTUNGSGERICHT

Beschluss

In der Verwaltungsrechtssache

des Herrn

- Kläger -
- Antragsgegner -

prozessbevollmächtigt:

gegen

die Landeshauptstadt Dresden
vertreten durch den Oberbürgermeister
dieser vertreten durch das Rechtsamt
Dr.-Külz-Ring 19, 01067 Dresden

- Beklagte -
- Antragstellerin -

wegen

Radwegbenutzungspflicht
hier: Antrag auf Zulassung der Berufung

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

am 7. Juli 2017

beschlossen:

Der Antrag der Beklagten, die Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Dresden vom 24. August 2016 - 6 K 1469/13 - zuzulassen, wird abgelehnt.

Die Beklagte trägt die Kosten des Antragsverfahrens.

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

Gründe

- 1 Der Antrag auf Zulassung der Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Dresden hat keinen Erfolg. Mit dem Urteil war die von der Beklagten auf der Leipziger Straße in Dresden in Gestalt des Widerspruchsbescheids des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr vom 27. September 2013 stadtauswärts angeordnete Radwegebenutzungspflicht auf dem gemeinsamen Rad- und Gehweg im Bereich zwischen Robert-Matzke-Straße und Wurzener Straße aufgehoben und im Übrigen die Klage abgewiesen worden.
- 2 Der Zulassungsgrund der ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit der angefochtenen Entscheidung i. S. v. § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO ist nicht gegeben.
- 3 Ernstliche Zweifel in diesem Sinn 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. Dies bedeutet, dass eine Beweiswürdigung nur dann mit Erfolg angegriffen werden kann, wenn eine Verletzung von gesetzlichen Beweisregeln, von Denkgesetzen oder allgemeinen Erfahrungssätzen, bei aktenwidrig angenommenem Sachverhalt oder bei offensichtlicher Sachwidrigkeit und Willkürlichkeit geltend gemacht wird (st. Rspr.; vgl. SächsOVG, Beschl. v. 9. Dezember 2016 - 3 A 666/16 -, juris Rn. 4 ff. m. w. N.).

4 1. Das Verwaltungsgericht hat, soweit es der Klage stattgegeben hat, zur Begründung angeführt, dass die Klage zulässig sei, da die Widerspruchsbehörde über das Überprüfungs- und Aufhebungsbegehren in der Sache entschieden habe, ohne sich auf die Bestandskraft der Verkehrsregelung zu berufen. Die Klage sei auch begründet, weil Radfahrern die Nutzung des gemeinsamen Rad- und Gehwegs auf der Leipziger Straße stadtauswärts im Bereich zwischen Robert-Matzke-Straße und Wurzener Straße nicht zuzumuten sei.

5 Zwar bestehe auch auf diesem Straßenabschnitt eine besondere Gefahrenlage i. S. v. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO. Nach den Regelungen der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) komme die Anlage von Radwegen im Allgemeinen dort in Betracht, wo es die Verkehrssicherheit, die Verkehrsbelastung und der Verkehrsablauf erforderten. Eine solche Verkehrssituation ergäbe sich vorliegend aus der hohen Verkehrsbelastung der Leipziger Straße. Dort sei bei der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h der Belastungsbereich III erreicht, der gemäß Nr. 2.3.3 der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - Ausgabe 2010 - (ERA) regelmäßig eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr vorsehe. Darüber hinaus ergebe sich die Gefährlichkeit aus den auf der Leipziger Straße fahrenden Straßenbahnen, die im Zehn-Minuten-Takt verkehrten. Eine besondere Gefahrenlage ergebe sich im fraglichen Straßenbereich auch aus der Enge der Fahrbahn. Dort sei die Situation von einer Fahrspur für den Kfz-Verkehr sowie von einer weiteren Fahrspur für links abbiegende Kfz in Richtung der Autobahn und des Einkaufszentrums geprägt. Da die Gleise der Straßenbahn gleichzeitig an den Bord der

Haltestelle herangeführt würden, bestehe zudem für auf der Straße fahrende Radfahrer eine Sturzgefahr. Darüber hinaus seien die Fahrspuren so eng, dass auf der Straße fahrende Radfahrer nicht gefahrungsfrei überholt werden könnten.

6 Allerdings habe sich auch bei der Inaugenscheinnahme am 16. Oktober 2015 ergeben, dass durch den regen Fußgängerverkehr an dem auf dem gemeinsamen Rad- und Gehweg befindlichen Haltestellenunterstand, der nicht entfernt werden könne, ein Fortkommen in diesem Bereich für Radfahrer faktisch nicht möglich sei. Der Fußgängerverkehr werde insbesondere durch ein- und aussteigende oder auch wartende Fahrgäste der Straßenbahn sowie Kunden der anliegenden Geschäfte verursacht. Bei Berücksichtigung des Rücksichtnahmegebots des § 1 StVO seien die Radfahrer damit regelmäßig zum Absteigen und Schieben ihres Rades gezwungen, um eine Gefährdung von Fußgängern auszuschließen. Auch die zugesagte Beseitigung von Hindernissen in Form von Auflagen und Werbeaufstellern könne die Situation nicht so tiefgreifend verbessern, dass regelmäßig eine ungehinderte Fahrt für Radfahrer möglich sei. Ein Radweg, der kein Fortkommen ermögliche, werde seinem Zweck aber nicht mehr gerecht. Daher könne auch nicht von einer kurzen Engstelle i. S. v. Nr. 22 (Ziff. II Nr. 2 Buchst. a) VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO ausgegangen werden, die ausnahmsweise ein Abweichen von dem Mindestmaß von 2,50 m zulasse. Eine Verkehrszählung vom 23. Oktober 2013 habe zudem ergeben, dass auch im Fall einer Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht - zumindest vormittags - weiterhin eine gute Verkehrsqualität festgestellt werden könne.

7 Damit sei die verpflichtende Benutzung des gemeinsamen Rad- und Gehwegs nach Nrn. 14 ff. (Ziff. II) VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO nach Beschaffenheit und Zustand nicht mehr zumutbar, weil der Radweg unter Berücksichtigung der gewünschten Verkehrsverhältnisse nicht ausreichend breit, befestigt und einschließlich eines Sicherheitsraums frei von Hindernissen beschaffen sei.

8 2. Dem hält die Beklagte in ihrer Antragsbegründung mit Schriftsatz vom 29. November 2016 entgegen, der Auffassung, dass Radfahrern ein Fortkommen faktisch unmöglich gemacht werde, könne nicht gefolgt werden. Radfahrer müssten genauso wie der Fahrzeugverkehr gemäß § 37 Abs. 2 Nr. 6 StVO an der rot zeigenden Lichtzeichenanlage in Höhe der Sternstraße anhalten. Sodann seien auch die Radfahrer

gemäß § 20 Abs. 2 StVO gehalten, beim Ein- und Aussteigen von Fahrgästen mit Schrittgeschwindigkeit und einem Sicherheitsabstand weiterzufahren. Wenn nötig, müsse der Radverkehr warten. Die Behinderung von Radfahrern sei demnach hauptsächlich beim Ein- und Aussteigen von Fahrgästen in die Straßenbahn gegeben. Zudem ergebe sich aus der Rechtsprechung, dass ein Radweg nicht so ausgestaltet sein müsse, dass er eine möglichst schnelle und ungehinderte Fortbewegung garantiere. Schließlich bestehe wegen der Verschwängung der auf der Fahrbahn verlegten Schienen an den Fahrbahnrand und nach der Haltestelle wieder in die Fahrbahnmitte eine erhebliche Sturzgefahr. Die Kammer habe die möglichen Verletzungsfolgen für Radfahrer nicht ausreichend gewürdigt. Diese Gefahren geböten auch nach Nr. 9 (Ziff. I Nr. 3) VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO eine Trennung des Kfz- sowie des Fahrradverkehrs. Insgesamt gehe die Kammer damit von zum Teil unzutreffenden oder nicht ausreichend dargelegten Erwägungen aus und habe sich nicht mit allen für die Auffassung der Beklagten entsprechenden Argumenten auseinandergesetzt.

- 9 3. Dieses Vorbringen gebietet keine Zulassung der Berufung. Denn mit diesen Rügen sind die verwaltungsgerichtlichen Tatsachenfeststellungen und die Beweiswürdigung nicht hinreichend in Frage gestellt worden, weil mit ihnen keine Verletzung von gesetzlichen Beweisregeln, von Denkgesetzen oder allgemeinen Erfahrungssätzen, kein aktenwidrig angenommener Sachverhalt und keine offensichtliche Sachwidrigkeit und Willkürlichkeit geltend gemacht ist. Dies ergibt sich aus Folgendem:
- 10 3.1 Soweit die Beklagte anführt, dass sich die Behinderung des Radverkehrs auf dem gemeinsamen Rad- und Gehweg hauptsächlich aus ein- und aussteigenden Fahrgästen der Straßenbahn ergebe, lässt sie außer Acht, dass das Verwaltungsgericht aufgrund seiner Beweiserhebung insbesondere mit einer Inaugenscheinnahme von einem regen Fußgängerverkehr ausgegangen ist, der nicht nur durch ein- und aussteigende Fahrgäste, sondern auch durch aus den Geschäften heraustretende Fußgänger sowie durch wartende Fahrgäste verursacht wurde.
- 11 Von der Beklagten ist damit nicht in Frage gestellt, dass Radfahrer selbst dann, wenn sie gemäß § 37 Abs. 2 Nr. 6 StVO die den Fahrverkehr regelnde Lichtzeichenanlage in Höhe der Sternstraße auch auf dem gemeinsamen Rad- und Gehweg beachten und ihre Fahrgeschwindigkeit gemäß § 20 Abs. 2 StVO anpassen müssen, an der Haltestelle

zum Absteigen gezwungen sind, wenn mangels einfahrender Straßenbahn die Lichtzeichenanlage nicht auf rot gestellt ist. Denn die vom Verwaltungsgericht bei dem Ortstermin festgestellten Behinderungen durch wartende Fahrgäste und Kunden der anliegenden Geschäfte bestehen unabhängig von der Rücksichtnahme- bzw. Haltepflicht bei Ein- und Aussteigevorgängen.

- 12 Darüber hinaus trifft es zwar zu, dass auch Radfahrer bei Benutzung eines gemeinsamen Rad- und Gehwegs Rücksicht auf Passanten und Fahrgäste im Haltestellenbereich zu nehmen haben (SächsOVG, Beschl. v. 10. Juli 2012 - 3 A 945/10 -, juris Rn. 18 m. w. N.). Daher muss ein Radweg nicht so ausgestaltet sein, dass er eine möglichst schnelle und ungehinderte Fortbewegung garantiert. Allerdings hat die Beklagte nicht in Frage gestellt, dass angesichts der durch die Haltestelle verursachten Engstelle und der Belastung durch den Fußgängerverkehr das Radfahren in dem fraglichen Straßenbereich faktisch dauerhaft unmöglich ist. Ist dem aber so, ist mit dem Verwaltungsgericht davon auszugehen, dass eine Fortbewegung auf dem Fahrrad in aller Regel wegen bestehender Hindernisse unmöglich und damit die Benutzung des Radwegs nach Nr. 17 (Ziff. II Nr. 2 Satz 2a) VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO unzumutbar ist.
- 13 3.2 Anders als die Beklagte meint, hat das Verwaltungsgericht die besondere Gefahrenlage für Radfahrer auf der Fahrbahn auch im Einzelnen festgestellt und hinreichend gewürdigt. Dabei hat es das Zusammentreffen von Straßenbahn-, Kfz- und Radfahrverkehr genauso berücksichtigt wie die Sturzgefahr für Radfahrer beim Überqueren der Straßenbahngleise, die nicht gefähderungsfreien Überholmöglichkeiten von Radfahrern sowie weitere Gefahren für Linksabbieger. Welche Gefahrenquellen darüber hinaus vom Verwaltungsgericht nicht oder nicht ausreichend gewürdigt worden sein könnten, ist von der Beklagten nicht dargelegt worden. Angesichts der damit nicht in Frage gestellten tatsächlichen Feststellungen zu dem Gefahrenpotential für Radfahrer ist auch die verwaltungsgerichtliche Einschätzung, dass im fraglichen Straßenbereich die Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO mangels (zumutbarer) Alternative nicht vorliegen, nicht zu beanstanden.
- 14 Zwar gehört auch die Flüssigkeit des Verkehrs zu den im Rahmen von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO heranzuziehenden Kriterien (SächsOVG a. a. O. Rn. 23 m. w. N.).

Allerdings ist hier zu berücksichtigen, dass - worauf die Beklagte im Kern zutreffend hingewiesen hat - der fragliche Straßenbereich durch eine Straßenbahnhaltestelle geprägt ist und wegen der dort bestehenden Lichtzeichenanlage und einer nach § 20 Abs. 2 StVO oftmals auf Schrittgeschwindigkeit herabgesenkten Geschwindigkeit die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h häufig nicht erreicht werden kann. Damit ist - worauf auch das Verwaltungsgericht hingewiesen hat - eine gute Verkehrsqualität auch dann gegeben, wenn die Fahrbahn von Radfahrer genutzt würde. Das hat zur Folge, dass eine Gefährdung von Radfahrern beim Überqueren des Dreyßig-Platzes vermindert wird (zum Gefährdungspotential bei Querung von Straßenbahngleisen näher VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 10. Februar 2011 - 5 S 2285/09 -, Rn. 43 ff. m. w. N.).

- 15 Schließlich ist es der Beklagten unbenommen, nach Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in dem fraglichen Straßenbereich die Benutzung des Gehwegs durch das Zusatzzeichen 1022-10 für den Radverkehr zu erlauben. In diesem Fall müssen sich Radfahrer in ihrer Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen (vgl. Nr. 2 Satz 3 Ge- oder Verbote, Erläuterungen zu Zeichen 239 [Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO, lfd. Nr. 18 dritte Spalte]). Auch hat die Beklagte im Rahmen des ihr dabei zukommenden Ermessens (vgl. SächsOVG, Beschl. v. 3. März 2015 - 3 B 275/14 -, juris Rn. 10; VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 8. März 2017 - 5 S 1044/15, - juris Rn. 19 m. w. N.) zu prüfen, ob zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen sind, die eine Gefährdung von Radfahrern in dem fraglichen Straßenbereich weiter herabsetzen können.
- 16 Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO. Die Streitwertentscheidung beruht auf § 47 Abs. 1, § 52 Abs. 2 GKG.
- 17 Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO, § 66 Abs. 3 Satz 2, § 68 Abs. 1 Satz 5 GKG).

gez.:
v. Welck

Groschupp

John