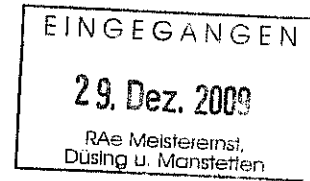


8 B 1614/09  
2 L 444/09 Minden



B e s c h l u s s

In dem verwaltungsgerichtlichen Verfahren

des Herrn Horst I d e l b e r g e r , Paulinenstraße 20, 32427 Minden,

Antragstellers,

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte Meisterernst Düsing Manstetten,  
Geiststraße 2, 48151 Münster,  
Az.: 2709/09 Idelberger ./ Stadt Minden II,

g e g e n

den Landesbetrieb Straßenbau NRW, Wildenbruchplatz 1, 45888 Gelsenkirchen,  
Az.: 334/09,

Antragsgegner,

wegen Verkehrsrechts (Anordnung des Verkehrszeichens 254 - Verbot für  
Fahrräder);  
hier: Beschwerde im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes

hat der 8. Senat des

OBERVERWALTUNGSGERICHTS FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

am 22. Dezember 2009

durch

den Vorsitzenden Richter am Oberverwaltungsgericht Prof. Dr. S e i b e r t ,

die Richterin am Oberverwaltungsgericht Dr. K l e i n s c h n i t t g e r ,

den Richter am Verwaltungsgericht Dr. M a s k e

beschlossen:

Die Beschwerde des Antragstellers gegen den  
Beschluss des Verwaltungsgerichts Minden vom  
22. Oktober 2009 wird zurückgewiesen.

Der Antragsteller trägt die Kosten des Beschwerde-  
verfahrens.

Der Streitwert wird auch für das Beschwerdeverfah-  
ren auf 2.500,- Euro- festgesetzt.

- 2 -

Gründe:

Die Beschwerde des Antragstellers hat keinen Erfolg.

Das Beschwerdevorbringen, auf dessen Prüfung der Senat nach § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO beschränkt ist, stellt den angefochtenen Beschluss des Verwaltungsgerichts nicht in Frage.

Das Verwaltungsgericht hat im Rahmen der gemäß § 80 Abs. 5 VwGO vorzunehmenden Interessenabwägung maßgeblich darauf abgestellt, dass bei summarischer Prüfung keine ernsthaften Bedenken gegen die Rechtmäßigkeit der Anordnung der Verkehrszeichen 254 (Verbot für Fahrräder) bestünden, die zur Durchführung der Bauarbeiten zum Neubau der Bunten Brücke im Zuge der L 534 über die Weserumflut in Minden aufgestellt worden seien. Im Bereich der Baustelle bestehe aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine außergewöhnliche Gefahrenlage, die zur Anordnung eines Verbots für Radfahrer berechtige. Bereits vor der Einrichtung der Baustelle hätten sich in dem betreffenden Bereich mehrere Verkehrsunfälle - auch mit Personenschäden von Fahrradfahrern - ereignet. Die Gefahrenlage habe sich durch die Gegebenheiten in der Baustelle, wo nur eine Fahrbahnbreite von 3 m je Fahrspur vorhanden sei, erheblich verschärft. Der Antragsgegner habe das ihm eingeräumte Ermessen fehlerfrei ausgeübt.

Die hiergegen im Beschwerdeverfahren von dem Antragsteller erhobenen Rügen bleiben ohne Erfolg.

Die Interessenabwägung des Verwaltungsgerichts ist mit Blick auf das Beschwerdevorbringen nicht zu beanstanden. Die streitgegenständliche Anordnung erweist sich auch danach mit überwiegender Wahrscheinlichkeit als rechtmäßig (dazu 1.). Im Übrigen fiele die Interessenabwägung auch bei unterstellten offenen Erfolgsaussichten der Klage des Antragstellers zu seinen Ungunsten aus (dazu 2.).

1. Die im Streit stehende Anordnung der Verkehrszeichen 254 erweist sich auch unter Berücksichtigung des Beschwerdevorbringens mit überwiegender Wahrscheinlichkeit als rechtmäßig.

- 3 -

a) Der Antragsteller zeigt nicht auf, dass entgegen der Einschätzung des Verwaltungsgerichts aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse keine außergewöhnliche Gefahrenlage infolge der Baumaßnahmen auf der Bunten Brücke und der mit ihr einhergehenden Verringerung der Fahrbahnbreite gegeben ist.

Wie vom Verwaltungsgericht zutreffend ausgeführt, unterliegt die Anordnung eines Verkehrszeichens, das - wie das Zeichen 254 - den fließenden Verkehr verbietet, gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 Sätze 1 und 2 StVO erhöhten Anforderungen. Nach § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO muss auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage bestehen, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen der Bestimmung genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Als beeinträchtigte Rechtsgüter kommen vorliegend die in § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO bezeichneten Belange der "Sicherheit" und "Ordnung" in Betracht. Unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit des Verkehrs sind sowohl der Schutz der Radfahrer vor Gefährdungen durch andere Verkehrsteilnehmer als auch die Verhütung von Gefahren, die von Radfahrern für Dritte ausgehen, in den Blick zu nehmen. Zum Schutzgut der "Ordnung" des Verkehrs i. S. v. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO gehört dessen Leichtigkeit und Flüssigkeit.

Vgl. dazu Bay. VGH, Urteil vom 11. August 2009  
- 11 B 08.186 -, juris Rn. 64.

Bei der Beurteilung der Frage, ob besondere örtliche Verhältnisse i. S. d. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO, welche die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beeinflussen, gegeben sind, ist auch die Verkehrsbelastung bzw. die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf einem bestimmten Streckenabschnitt zu betrachten. Eine besondere Verkehrsbelastung kann bereits für sich allein die Gefahren begründen, die die Anordnung von Verkehrszeichen der in Rede stehenden Art rechtfertigt.

Vgl. insoweit BVerwG, Beschluss vom 4. Juli 2007  
- 3 B 79.06 -, NJW 2007, 3015 = juris Rn. 6.

Die weitere Voraussetzung, dass die vorzufindende Gefahrenlage das allgemeine Risiko einer Rechtsgutsbeeinträchtigung erheblich übersteigen muss, ist dann erfüllt,

- 4 -

wenn alsbald mit an Gewissheit grenzender Wahrscheinlichkeit vermehrt Schadensfälle eintreten würden, sähe die zuständige Straßenverkehrsbehörde von jeglicher gefahrvermindernder Tätigkeit ab, womit das Vorliegen einer konkreten Gefahr belegt ist. Maßstab ist insofern, ob gerade bezogen auf den Streckenabschnitt, für den die angegriffenen Verkehrsbeschränkungen gelten, eine entsprechende konkrete Gefahr besteht.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 5. April 2001 - 3 C 23.00 -, NJW 2001, 3139 = juris Rn. 27, und Beschluss vom 4. Juli 2007 - 3 B 79.06 -, NJW 2007, 3015 = juris Rn. 7.

Obgleich die Bejahung einer konkreten Gefahrenlage vor allem eine sorgfältige Prüfung der Verkehrssituation voraussetzt, bedarf es in einem solchen Fall nicht der Ermittlung eines Unfallhäufigkeits-Prozentsatzes. Ebenso wenig bedarf es vertiefter Ermittlungen zu der Frage, wie hoch konkret der Anteil an feststellbaren bzw. zu erwartenden Unfällen ist, der ausschließlich oder überwiegend auf die Ursache "überhöhte Geschwindigkeit" oder anderes verkehrswidriges Verhalten zurückzuführen ist. Einem solchen Erfordernis steht bereits das schlichte Erfahrungswissen entgegen, dass Unfälle selten "monokausal" sind, sondern ganz überwiegend auf einer Mehrzahl von zusammenwirkenden Ursachen beruhen, die in ihren Verursachungs-Anteilen nicht oder nur schwer festzulegen sind.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 5. April 2001 - 3 C 23.00 -, NJW 2001, 3139 = juris Rn. 28.

Gemessen an diesen Maßstäben stellt das Beschwerdevorbringen bei der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutz allein möglichen und gebotenen summarischen Prüfung weder durchgreifend in Frage, dass an dem verfahrensgegenständlichen Straßenabschnitt "besondere örtliche Verhältnisse" i. S. d. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO herrschen (dazu aa.), noch, dass aufgrund dessen eine qualifizierte Gefahrenlage vorliegt, welche die Anordnung der Verkehrszeichen 254 mit überwiegender Wahrscheinlichkeit rechtfertigt (dazu bb.).

- 5 -

aa) Das Vorliegen besonderer örtlicher Verhältnisse durch die Baumaßnahme auf der Bunten Brücke, die dazu geeignet sind, die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs zu beeinträchtigen, zieht die Beschwerde nicht in Zweifel.

Die besonderen örtlichen Verhältnisse ergeben sich vorliegend aus zwei Gesichtspunkten: Zum einen verringert sich die Fahrbahnbreite infolge der neuen Verkehrsführung auf 3 m je verbliebener Fahrspur. Zum anderen ist die Bunte Brücke von einem hohen täglichen Verkehrsaufkommen gekennzeichnet. In seinem Schriftsatz vom 23. September 2009 im zugehörigen Klageverfahren 2 K 2096/09 nennt der Antragsgegner dazu aus der Verkehrszählung des Jahres 2005 stammende DTV-Werte von 18.267 für den Kfz-Verkehr, von 595 für den Schwerverkehr, von 347 für den Busverkehr und von 2.171 für den Fahrradverkehr. Die starke Belastung durch Radverkehr begründet der Antragsgegner damit, dass die Bunte Brücke die direkte Verbindung von der Mindener Innenstadt zum Bahnhof sei und zudem von vielen Schülern genutzt werde, die die innerstädtischen Schulen besuchten.

Dem tritt die Beschwerde nicht substantiiert entgegen. Sie vermutet lediglich, dass sich die Verkehrsbelastung auf der Bunten Brücke verringern könnte, weil damit zu rechnen sei, dass ortskundige Autofahrer der Baustelle ausweichen würden. Mit den dargelegten, die Besonderheit der örtlichen Verhältnisse begründenden Umständen setzt sie sich nicht auseinander.

bb) Das Beschwerdevorbringen stellt die Gefahrenbewertung des Verwaltungsgerichts nicht durchgreifend in Frage.

(1) Der Antragsteller trägt vor, aus den vom Verwaltungsgericht zur Grundlage seiner Entscheidung gemachten Stellungnahmen des Landrats als Kreispolizeibehörde Minden-Lübbecke vom 28. August 2009 und des Bürgermeisters der Stadt Minden als Verkehrsbehörde vom 1. September 2009 gehe nicht hervor, dass sich die Gefahrenlage durch die Baustelle verschärft habe.

Dieser Einwand ist angesichts der örtlichen Verhältnisse nicht nachvollziehbar. Unabhängig davon verlangt § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO nicht, dass sich eine bereits bestehende Gefahrenlage aufgrund einer Änderung der Umstände "verschärft". Maß-

- 6 -

geblich ist vielmehr, ob eine Gefahrenlage der in der Vorschrift beschriebenen Art aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse aktuell besteht. Die Feststellung eines Unfallhäufigkeits-Prozentsatzes und die Ermittlung der Unfallursachen über eine sorgfältige Prüfung der Verkehrssituation hinaus ist nach dem oben Gesagten nicht erforderlich.

Davon ausgehend stützen die Stellungnahmen der Kreispolizeibehörde und des Bürgermeisters der Stadt Minden entgegen der Auffassung des Antragstellers die Annahme, dass die im Baustellenbereich vorzufindende Gefahrenlage das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung für Radfahrer erheblich übersteigt. Es bestehen mit Blick auf diese behördlichen Äußerungen, die sich das Verwaltungsgericht zu Eigen gemacht hat, hinreichende Anhaltspunkte dafür, dass alsbald mit an Gewissheit grenzender Wahrscheinlichkeit vermehrt Schadensfälle eintreten würden, sähe der Antragsgegner von gefahrvermindernden Maßnahmen an der Bunten Brücke ab.

Die Einschätzung der Kreispolizeibehörde und des Bürgermeisters der Stadt Minden, dass es bei der auf 3 m verringerten Fahrbahnbreite auch bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h vermehrt zu Unfällen zum Nachteil von Fahrradfahrern kommen würde, weil diese von Pkw - und damit auch von Lkw und Bussen - nicht mit dem erforderlichen Sicherheitsabstand überholt werden können, ist nachvollziehbar.

Gemäß § 5 Abs. 4 Satz 2 StVO muss beim Überholen ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere zu Fußgängern und Radfahrern, eingehalten werden.

Der beim Überholen von Radfahrern durch Kraftfahrer einzuhaltende Seitenabstand beträgt - je nach Fahrweise des Radfahrers und der eigenen Fahrgeschwindigkeit des Überholenden - regelmäßig etwa 1,5 bis 2 m.

Vgl. OLG Hamm, Urteil vom 18. Dezember 2003 - 6 U 105/03 -, NZV 2004 = juris Rn. 11; KG, Urteil vom 12. September 2002 - 12 U 9590/00 -, NZV 2003, 31 = juris Rn. 42; König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 40. Aufl. 2009, § 5 StVO Rn. 55.

- 7 -

Dieser Seitenabstand kann im Baustellenbereich auf der Bunten Brücke nicht eingehalten werden, so dass es bei Überholvorgängen regelmäßig zu einer Gefährdung des überholten Radfahrers käme. Aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse - die nur 3 m breiten Fahrspuren sind durch Leitschwellen bzw. Gleitwände begrenzt - könnte der Überholende auch nicht seinen aus § 5 Abs. 4 Satz 2 StVO folgenden Pflichten genügen, beim Überholen des Radfahrers dessen häufig leicht schwankende Fahrlinie zu berücksichtigen; er kann sich beim Überholen Rad fahrender Kinder auch nicht auf hier typischerweise zu erwartende Unbesonnenheiten einstellen.

Vgl. dazu OLG Hamm, Urteil vom 18. Dezember 2003 - 6 U 105/03 -, NZV 2004 = juris Rn. 11; KG, Urteil vom 12. September 2002 - 12 U 9590/00 -, NZV 2003, 31 = juris Rn. 42; König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 40. Aufl. 2009, § 5 Rn. 40 und 55.

Zur Beachtung dieser Sorgfaltspflichten besteht aber gerade auf der Bunten Brücke Anlass, weil diese in besonderem Maße von Schülern frequentiert wird, die als weniger verkehrserfahrene und regelmäßig auch weniger achtsame Verkehrsteilnehmer eine besonders gefährdete Personengruppe darstellen.

Das Vorbringen des Antragstellers, für den Schülerfahrradverkehr auf der Bunten Brücke sei kennzeichnend, dass die Schüler namentlich zu Schulbeginn und bei Schulschluss gehäuft in großen Gruppen von ca. 20 Schülern die Brücke überqueren, was ein Überholen durch Autofahrer ausschließt, führt nicht zu einer abweichenden Gefahrenbeurteilung.

Dass die Schüler die Bunte Brücke mit ihren Fahrrädern stets in geordneten Gruppen überfahren, die eine Größe haben, die ein Überholen faktisch unmöglich macht, so dass Gefahrensituationen nicht auftreten können, lässt sich nicht mit hinreichender Sicherheit annehmen. Wahrscheinlicher ist, dass die Schüler auf der Brücke einzeln, entsprechend der Vorgabe des § 2 Abs. 4 Satz 1 Halbsatz 1 StVO hintereinander oder in Gruppen unterschiedlicher Stärke nebeneinander Rad fahren, was gerade zu einer erheblich erhöhten Unübersichtlichkeit der Verkehrssituation und in der Folge zu gefährlichen Überholvorgängen führen würde.

- 8 -

(2) Dem kann der Antragsteller nicht mit Erfolg entgegen halten, die Verringerung der Fahrbahnbreite und die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h führten bereits zu einer gefahrvermindernden Entschleunigung des Verkehrsflusses auf der Bunten Brücke, wodurch Radfahrer ausreichend gesichert seien.

Die von dem Antragsteller genannten Umstände lassen die besondere Gefahrenlage für Radfahrer im Bereich der Baustelle nicht entfallen. Auch bei einem verlangsamten Kfz-Verkehr, der die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beachtet, kann es bei Überholvorgängen aufgrund einer Unterschreitung des Mindestabstands zu dem überholten Radfahrer zu Gefahrensituationen mit hohem Schädigungspotential kommen. Da es für die Gefahrenprognose auf die konkrete Verkehrssituation auf der Bunten Brücke ankommt, ist es - anders als der Antragsteller geltend macht - unerheblich, ob die Verringerung der Fahrbahnbreite und die Einrichtung von Tempo 30-Zonen andernorts eine Methode der Verkehrsberuhigung ist.

Aus der Sechsendvierzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 5. August 2009 (BGBl. I S. 2631), die am 1. September 2009 in Kraft getreten ist, ergibt sich nichts anderes.

Zwar heißt es in der amtlichen Begründung im Zusammenhang mit den Radverkehrsvorschriften, dass die Radwegebenutzungspflicht (nach § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO) auf die Fälle zu beschränken sei, in denen Verkehrssicherheit oder Verkehrsablauf dies tatsächlich zwingend erforderten (VkBf. 2009 S. 590, 592). Daher sei die Anordnung benutzungspflichtiger Radwege in Tempo 30-Zonen ausgeschlossen, weil es hier wegen der niedrigen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von vornherein keiner Trennung des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr bedürfe. Anders sei es hingegen generell auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften, auf denen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h zulässig seien und das Verkehrsaufkommen überdurchschnittlich hoch sei (VkBf. 2009 S. 590, 593). Erfahrungsgemäß steige mit dem Verkehrsaufkommen und der Fahrgeschwindigkeit auch das Unfallrisiko. Hier bedürften die schwächeren ungeschützten Radfahrerinnen und Radfahrer eines eigenen Verkehrsraumes, der im Interesse der Verkehrssicherheit nicht nur freiwillig, sondern zwingend zu benutzen sei.

- 9 -

Daraus folgt indessen nicht, dass der Fahrradverkehr auf innerörtlichen Straßen, für die eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgeschrieben ist, ohne dass sie einer Tempo 30-Zone i. S. d. § 45 Abs. 1 c) StVO zugehören, generell nicht verboten werden darf. Die Anordnung eines entsprechenden Verkehrsverbots auf der Grundlage des § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 Sätze 1 und 2 StVO im Interesse der Verkehrssicherheit hängt von den jeweiligen konkreten örtlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab, kann also bei Vorliegen der Voraussetzungen dieser Befugnisnorm gegebenenfalls auch für Straßenabschnitte erfolgen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h beträgt.

(3) Die Einwendung, dass der Antragsgegner eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/h und zumutbare Maßnahmen der Verkehrsüberwachung als alternative Gefahrverminderungsmaßnahmen vorrangig hätte in Betracht ziehen müssen, betrifft - ebenso wie der Hinweis auf die Möglichkeit der Einführung einer gesonderten Ampelschaltung für Radfahrer - nicht das Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen für die Anordnung des Verkehrsverbots, sondern erst die Ordnungsgemäßheit der Ermessensausübung.

(4) Mit dem weiteren Einwand, die Erwägung des Verwaltungsgerichts, in Zeiten eines hohen Verkehrsaufkommens stau sich der Verkehr leicht zurück, was dazu führe, dass Radfahrer verleitet würden, an den vor ihnen stehenden Kraftfahrzeugen rechts vorbei zu fahren, um schneller die nächste Grünphase der Ampel zu passieren, beziehe sich auf einen Straßenabschnitt, der von dem streitbefangenen Verbot nicht erfasst sei, legt der Antragsteller nicht dar, dass die Gefahrenbewertung durch das Verwaltungsgericht im Übrigen unrichtig ist.

b) Mit seinen Angriffen gegen die Ermessensausübung des Antragsgegners dringt der Antragsteller nicht durch.

Im Rahmen des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO steht der Behörde ein Ermessen insbesondere zu, soweit es um die Auswahl der Mittel geht, mit denen die konkrete Gefahr bekämpft oder gemildert werden soll. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu berücksichtigen; dieser Grundsatz ist verletzt, wenn die Sicherheit und Leicht-

- 10 -

tigkeit des Verkehrs durch weniger weitgehende Anordnungen gewährleistet werden kann. Die Straßenverkehrsbehörde handelt dabei erst dann ermessensfehlerhaft, wenn sie zu einer ersichtlich sachfremden oder unververtretbaren Gefahrenabwehrmaßnahme greift. Nur unter dieser Voraussetzung kann berechtigterweise davon die Rede sein, dass der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz im Einzelfall verletzt sei, weil sich die Straßenverkehrsbehörde trotz gleicher Tauglichkeit mit einem für andere Verkehrsteilnehmer milderen Mittel nicht auseinander gesetzt habe. In der Regel bleibt es der Ermessensausübung der Straßenverkehrsbehörden vorbehalten, aufgrund ihres Sachverstandes und ihres Erfahrungswissens festzulegen, welche von mehreren in Betracht zu ziehenden verkehrsregelnden Maßnahmen den bestmöglichen Erfolg verspricht.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 5. April 2001 - 3 C 23.00 -, NJW 2001, 3139 = juris Rn. 22 und 33; OVG Bremen, Beschluss vom 10. November 1998 - 1 BA 20/97 -, NZV 2000, 140 = juris Rn. 42.

Ausgehend hiervon hat das Verwaltungsgericht das Vorliegen eines Ermessensfehlers zu Recht verneint.

aa) Bei der Anordnung des streitgegenständlichen Verbots für Fahrräder handelt es sich auch mit Blick auf die von dem Antragsteller vorgeschlagene getrennte Ampelschaltung für den Auto- und Radfahrerverkehr um eine sachgerechte und verhältnismäßige Gefahrenabwehrmaßnahme. Die Einführung einer getrennten Ampelschaltung musste sich dem Antragsgegner nicht im Sinne einer Reduzierung seines Auswahlermessens auf Null aufdrängen.

Eine getrennte Ampelschaltung für den Kraft- und Radfahrverkehr würde die Freiheit der Radfahrer zwar weniger beeinträchtigen als ein Verbot. Sie wäre zur Gefahrenabwehr aber wohl schon deswegen nicht ebenso geeignet, weil die Radfahrer von ihnen im Zuge der Grünphase nachfolgenden Kraftfahrzeugen auf der Brücke eingeholt und dann die von dem Antragsgegner befürchteten Gefahren bei Überholvorgängen eintreten könnten.

- 11 -

Eine getrennte Ampelschaltung hätte zudem mit einiger Wahrscheinlichkeit jedenfalls zu Hauptverkehrszeiten erhebliche Hemmnisse für den Kraftfahrverkehr zur Folge, die in eine Gefahrenlage i. S. d. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO münden könnten.

Geringfügige Verzögerungen im Verkehrsablauf und Erschwernisse, die lediglich die normalen Gegebenheiten des heutigen Straßenverkehrs widerspiegeln - zu diesen gehört grundsätzlich auch das Vorhandensein langsamerer Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer auf der Straße - bieten zwar noch keinen Anlass für Verkehrsbeschränkungen nach § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO.

Vgl. Bay. VGH, Urteil vom 11. August 2009  
- 11 B 08.186 -, juris Rn. 86.

Das von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO geforderte Risiko, dass es wegen des Vorhandenseins von Radfahrern auf der Fahrbahn zu Beeinträchtigungen der Leichtigkeit des Verkehrs kommt, wird nur dann erheblich überstiegen, wenn mit solchen Hemmnissen in besonderer Häufigkeit zu rechnen wäre oder die Anwesenheit auch nur einzelner Radfahrer auf der Fahrbahn deshalb mit größeren Restriktionen für die Autofahrer einher ginge, weil diese wegen der Vielzahl entgegenkommender Fahrzeuge über längere Zeit hinweg nicht überholen könnten.

Vgl. Bay. VGH, Urteil vom 11. August 2009  
- 11 B 08.186 -, juris Rn. 86.

Mit solchen größeren Restriktionen für Kraftfahrer ist aber angesichts des hohen Verkehrsaufkommens auf der Bunten Brücke bei einer getrennten Ampelschaltung für Kraft- und Radfahrer zu rechnen. Die Konsequenz wäre zumindest zur Hauptverkehrszeit ein erheblicher Rückstau des Kraftfahrverkehrs und damit eine erhebliche Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Verkehrs. Auf eine verkehrsregelnde Maßnahme, die ihrerseits zu einer Gefahrenlage i. S. d. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO führen könnte, muss der Antragsgegner sich nicht verlegen.

bb) Die alternative Möglichkeit, die Höchstgeschwindigkeit auf der Bunten Brücke auf 10 km/h herabzusetzen, lässt die Anordnung der Zeichen 254 gleichfalls nicht unverhältnismäßig erscheinen. Die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/h wirkte im Hinblick auf die Vorschrift des § 5 Abs. 2 Satz 2 StVO, wonach nur über-

- 12 -

holen darf, wer mit wesentlich höherer Geschwindigkeit als der zu Überholende fährt, wie ein Überholverbot für Kraftfahrzeuge auf der Bunten Brücke. Eine Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h hätte eine ähnliche Rückstauwirkung wie die getrennte Ampelschaltung für Kraft- und für Radfahrer. Auf eine solche verkehrlenkende Maßnahme kann der Antragsgegner aus den unter 1. b) aa) genannten Gründen nicht verwiesen werden.

cc) Der Auffassung des Verwaltungsgerichts, dass einer Gefährdung der Radfahrer durch das verkehrswidrige Verhalten von Kraftfahrern durch zumutbare Maßnahmen der Verkehrsüberwachung wahrscheinlich nicht effektiv begegnet werden kann, ist beizupflichten.

Bevor ein Verkehrsverbot gegenüber einer bestimmten Gruppe von Verkehrsteilnehmern ergeht, müssen grundsätzlich Maßnahmen der Verkehrsüberwachung ausgeschöpft werden.

Vgl. Bay. VGH, Urteil vom 31. Juli 1986 - 11 B 85 A.1928 -, BayVBl. 1986, 754, 755; König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 40. Aufl. 2009, § 45 StVO Rn. 26.

In der vorliegenden Fallgestaltung spricht aber Überwiegendes dafür, dass Maßnahmen der Verkehrsüberwachung nicht hinreichend geeignet sind, um die erhöhte Unfallgefahr für Radfahrer im Bereich der Baustelle abzuwehren. Allein durch Maßnahmen wie der von dem Antragsteller angeregten Kontrolle der Einhaltung der angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzung für den Autoverkehr oder des Einsatzes eines Blitzgeräts können gefährliche Überholvorgänge nicht verhindert werden.

Da die qualifizierte Gefahrensituation i. S. d. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO auf die besonderen örtlichen Verhältnisse und nicht auf das verkehrswidrige Verhalten einer Minderheit der die Bunte Brücke befahrenden Radfahrer zurückzuführen ist, stellt sich die Frage nicht, ob das Verhalten einer verhältnismäßig kleinen Personengruppe, die eine Rechtsstellung missbraucht und zum Vorwand für eine rechtlich nicht gedeckte Tätigkeit nimmt, einen Eingriff - wie die Sperrung einer Straße für eine bestimmte Gruppe von Verkehrsteilnehmern - in den grundrechtlich gewährleisteten Bereich auch gegenüber der gesetzestreuem Mehrheit rechtfertigen kann.

- 13 -

Vgl. hierzu Bay. VGH, Urteil vom 31. Juli 1986 - 11 B 85 A.1928 -, BayVBl. 1986, 754, 755 (zu einer generellen Verkehrssperre einer Bergstrecke für Motorräder).

dd) Mit dem übrigen Beschwerdevorbringen legt der Antragsteller eine Ermessensfehlerhaftigkeit der angefochtenen Anordnung nicht dar. Die von dem Antragsteller befürwortete Umleitung des Lkw-Verkehrs ist als Gefahrenabwehrmaßnahme nicht ebenso geeignet wie die Anordnung der Zeichen 254. Eine derartige Umleitung ließe Gefahrensituationen beim Überholen von Radfahrern durch Pkw und Busse nicht entfallen.

2. Dessen ungeachtet fielen die im Rahmen des vorläufigen Rechtsschutzverfahrens vorzunehmende Interessenabwägung auch bei unterstellt offenen Erfolgsaussichten der Klage zu Ungunsten des Antragstellers aus. Die Folgen, die eintreten, wenn die aufschiebende Wirkung der Klage gegen die Anordnung der Verkehrszeichen 254 angeordnet würde, und sich die Gefahr des Unfalls eines Radfahrers mit schweren Verletzungen realisierte, wiegen gegenüber dem Nachteil, den der Antragsteller durch das für die Dauer der Baumaßnahme bestehende Verbot, die Bunte Brücke mit einem Fahrrad zu überqueren, hinzunehmen hat, deutlich schwerer.

Der Antragsteller wird durch das Verbot für Fahrräder lediglich gezwungen, abzusteigen und sein Fahrrad über eine Strecke von ca. 200 m über den Gehweg zu schieben. Dieser Nachteil bewegt sich noch im Bereich der bloßen Unannehmlichkeit und führt nicht dazu, dass der Fahrradverkehr auf der Bunte Brücke während der Baumaßnahme zuzulassen ist.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO.

Die Streitwertfestsetzung beruht auf §§ 47 Abs. 1 und 3, 53 Abs. 3 Nr. 2, 52 Abs. 2 GKG. Mangels anderweitiger Anhaltspunkte ist der Auffangstreitwert von 5.000,- Euro anzusetzen, der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes gemäß Nr. 1.5 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit in der Fassung von Juli 2004 (DVBl. 2004, 1525 = NVwZ 2004, 1327) auf die Hälfte zu reduzieren ist.

- 14 -

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

Prof. Dr. Seibert

Dr. Kleinschnittger

Dr. Maske



Ausgefertigt

*Jordan*

Jordan, VG-Beschäftigte  
als Urkundsbeamtin  
der Geschäftsstelle