



Urteil vom 6. April 2011

Bayerischer VGH | Az. II B 08.1892

Leitsätze

Die Benutzungspflicht für einen nicht den Mindestanforderungen der VwV-StVO entsprechenden Radweg darf jedenfalls dann angeordnet werden, wenn die Mitbenutzung der Fahrbahn durch Radfahrer zu einer im Verhältnis zu der auf besonderen örtlichen Verhältnissen beruhenden Gefahr im Sinn von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO nochmals deutlich gesteigerten Gefährdung der Radfahrer selbst führen würde, ein Radweg vorhanden ist, dessen Benutzung zumutbar ist und ein Ausbau des vorhandenen Radwegs aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht ohne weiteres möglich ist.

Tenor

- 1 I. Die Berufung wird zurückgewiesen.
- 2 II. Der Kläger hat die Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen.
- 3 III. Das Urteil ist im Kostenpunkt vorläufig vollstreckbar.
- 4 IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

- 5 Der Kläger wendet sich gegen eine durch (Verkehrs-)zeichen 241 angeordnete Radwegbenutzungspflicht.
- 6 Mit verkehrsrechtlicher Anordnung vom 17. Juni 1998 ordnete die Beklagte die Radwegbenutzungspflicht unter anderem auf der Rosenheimer Straße in dem hier streitgegenständlichen Bereich zwischen der Kreuzung Friedenstraße und der Kreuzung Orleansstraße an. Die Kennzeichnung erfolgte durch die Aufstellung der Zeichen 241.
- 7 Der Kläger befährt nach eigenem Vortrag den fraglichen Abschnitt als Fahrradfahrer seit etwa Mitte 2006. Am 21. April 2007 legte er Widerspruch gegen die Radwegbenutzungspflicht durch Zeichen 241 im streitgegenständlichen Bereich (Richtung Innenstadt) ein. Der Radweg sei in diesem Bereich 300 m lang. Vor der Unterführung sei er 130 cm breit und werde in der Unterführung auf einer Länge von 40 m auf eine Breite von 70 cm reduziert. Dies sei unzumutbar. Die Breite eines gewöhnlichen Fahrradlenkers betrage 60 cm, der Radweg sei zur Fahrbahn hin mit einem Geländer abgesperrt, so dass Radfahrer einige Zentimeter Sicherheitsabstand einhalten müssten. Damit komme ein Radfahrer zwangsläufig mit seiner rechten Lenkerseite auf den Gehweg. Ein Benutzen des Radwegs sei also vorgeschrieben, ein legales Benutzen jedoch tatsächlich überhaupt nicht möglich. Die komplette Rad- und Gehwegunterführung sei so eng, dass Fußgänger in Gruppen oder bei Begegnungen gewohnheitsmäßig den Radweg mit benutzten und einzelne Fußgänger sehr nahe am Radweg gingen.
- 8 Mit Schreiben vom 22. Mai 2007 teilte die Beklagte dem Kläger mit, dass es sich bei der Rosenheimer Straße im fraglichen Bereich um eine klassische Hauptverkehrsstraße handle. Sie diene der Erschließung verschiedener Stadtteile und besitze einen hohen Anteil an Ziel-

und Quellverkehr. Die Radwege seien im fraglichen Bereich als benutzungspflichtig eingestuft, da es sich hierbei um eine Straße handle, in der das Radfahren auf der Fahrbahn im Interesse der Sicherheit der Radfahrer und mit Rücksicht auf die Belange des fließenden Verkehrs nicht vorgesehen werden könne. Nach der Empfehlung 95 für Radverkehrsanlagen (ERA 95) könnten Radfahrer in der Regel nur sicher im Mischverkehr auf der Fahrbahn mit verkehren, wenn die Geschwindigkeit des Verkehrs niedrig sei. Bei der Frage, ob auf Hauptverkehrsstraßen der Fahrradverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden solle, sei deshalb eine Interessenabwägung zwischen den Belangen des Kraftfahrzeugverkehrs und des Radverkehrs durchzuführen. Wegen der hohen verkehrlichen Bedeutung der Rosenheimer Straße und der Zuordnung dieser Straße entsprechend dem Vorentwurf des Verkehrsentwicklungsplans zum so genannten sekundären Netz (Hauptverkehrsstraßen mit überwiegender Verbindungsfunktion) müssten Maßnahmen, die letztlich die Leistungsfähigkeit der Rosenheimer Straße einschränken würden, abgelehnt werden. Die nicht vorhandene ausreichende Mindestbreite des Radwegs im fraglichen Bereich müsse deshalb hingenommen werden.

- 9 Der Kläger teilte der Beklagten daraufhin mit, dass er dennoch auf dem Erlass eines Widerspruchsbescheids bestehe.
- 10 Mit Widerspruchsbescheid vom 4. Juli 2007 wurde der Widerspruch als unzulässig zurückgewiesen. Die Widerspruchsfrist beginne mit der Aufstellung der streitgegenständlichen Verkehrszeichen zu laufen. Diese sei bereits 1998 erfolgt. Die Widerspruchsfrist sei daher abgelaufen.
- 11 Die hiergegen erhobene Klage des Klägers wies das Verwaltungsgericht München mit Urteil vom 18. Januar 2008 ab. Die Anfechtungsklage sei gegen einen bestandskräftigen Verwaltungsakt gerichtet und damit unzulässig.
- 12 Der Kläger beantragte die Zulassung der Berufung. Mit Beschluss vom 3. Juli 2008 ließ der Bayerische Verwaltungsgerichtshof die Berufung zu, weil die Rechtssache besondere tatsächliche und rechtliche Schwierigkeiten aufweise (§ 124 Abs. 2 Nr. 2 VwGO).
- 13 Der Kläger beantragt,
 - 14 unter Abänderung des Urteils des Verwaltungsgerichts München vom 8. Januar 2008 die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht durch Zeichen 241 in der Rosenheimer Straße in München zwischen Friedenstraße und Orleansstraße stadteinwärts und den Widerspruchsbescheid der Regierung von Oberbayern vom 4. Juli 2007 aufzuheben.
- 15 Zur Begründung trägt er vor, das Verwaltungsgericht habe die Klage zu Unrecht als unzulässig abgewiesen. Die Widerspruchs- bzw. Klagefrist gegen ein Verkehrszeichen beginne erst mit der Kenntnisnahme des Verkehrszeichens durch den betroffenen Verkehrsteilnehmer zu laufen, wobei die Frist durch jedes Vorbeifahren an dem Verkehrszeichen und die damit verbundene Betroffenheit im konkreten Fall jeweils neu ausgelöst werde, weil Verkehrszeichen Anordnungen von Polizeivollzugsbeamten gleich stünden. Die Klage sei auch begründet. Die Voraussetzungen von § 45 Abs. 9 StVO lägen nicht vor. Insbesondere habe die Beklagte keine Unfallhäufungen auf dem streitgegenständlichen Streckenabschnitt festgestellt. Sie habe ausschließlich auf eine hohe Verkehrsbelastung der Straße mit Kraftfahrzeugen abgestellt. Diese stelle jedoch keine örtliche Besonderheit im Sinne von § 45 Abs. 9 StVO dar, sondern sei vielmehr der Normalfall. Die Situation eines hohen Verkehrsaufkommens und eines mangelnden Raumangebots sei im Innenstadtbereich geradezu charakteristisch und erlaube nicht, den Radfahrern die erhöhte Gefährdung durch eine Radwegbenutzungspflicht aufzuerlegen. Auch seien die Vorgaben der VwV-StVO missachtet worden. Diese würden für eine Radweg-

benutzungspflicht im streitgegenständlichen Bereich einen Radweg mit einer Mindestbreite von 150 cm vorsehen. Tatsächlich unterschreite der Radweg in der Rosenheimer Straße aber auf einem längeren Abschnitt diese Mindestbreite schon vor der Unterführung erheblich und in der gesamten Unterführung noch stärker. Zwar könne nach der VwV-StVO ausnahmsweise und nach sorgfältiger Überprüfung von den Mindestmaßen auf kurzen Abschnitten (z.B. kurzen Engstellen) unter Wahrung der Verkehrssicherheit dann abgewichen werden, wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig sei. Bei einem 300 m langen Streckenabschnitt handle es sich aber nicht mehr um einen kurzen Abschnitt im Sinne etwa einer Engstelle. Von der Rechtsprechung würden bereits Strecken von 100 m nicht mehr als kurzer Abschnitt qualifiziert werden. Die einschlägigen technischen Regelwerke würden eine Engstelle im genannten Sinn nur bei einem Abschnitt von allenfalls 50 m Länge annehmen. Der Gesetzgeber habe aus Jahrzehnten der Forschung den Schluss gezogen, dass die Benutzung von Radwegen, die nicht den festgeschriebenen Mindestvoraussetzungen genügten, zu unsicher sei. Auch sei die gesamte Unterführung so eng, dass Fußgänger gewohnheitsmäßig den Radweg mit benutzen würden. Eine Verhältnismäßigkeitsprüfung sei nicht durchgeführt worden. Das Regel-Ausnahme-Verhältnis, wonach Radfahrer regelmäßig die Fahrbahn und nicht den Radweg benutzen sollten, sei umgekehrt worden. Die von der Beklagten angestrebte Vermeidung des Mischverkehrs auf der Fahrbahn sei kein Aspekt, der eine Radwegbenutzungspflicht rechtfertigen könne. Der Leichtigkeit des motorisierten Verkehrs dürfe gegenüber der Sicherheit von Radfahrern kein Vorrang eingeräumt werden. Die Radwegbenutzungspflicht führe nach zahlreichen Untersuchungen allenfalls zu einer Verlagerung der Unfälle des Längsverkehrs zu Unfällen an den Knotenpunkten, bei der Unterschreitung von Mindestqualitätsanforderungen steige die Unfallgefahr für Radfahrer gerade durch die Radwegbenutzung. Schließlich sei das erstinstanzliche Urteil auch willkürlich, nachdem es auf den hilfsweise gestellten Verbescheidungsantrag nicht eingegangen sei.

- 16 Die Beklagte beantragt,
 - 17 die Berufung zurückzuweisen und hilfsweise, das angefochtene Urteil aufzuheben und zur anderweitigen Verhandlung und Entscheidung an das Verwaltungsgericht zurückzuverweisen.
- 18 Zur Begründung trägt sie vor, die Klage sei bereits aufgrund eingetretener Bestandskraft des angegriffenen Verwaltungsakts unzulässig. Falls der Verwaltungsgerichtshof dies anders sehen sollte, werde eine Zurückverweisung an das Erstgericht nach § 130 Abs. 2 Nr. 2 VwGO angeregt. Jedenfalls aber sei die Klage unbegründet. Die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht sei nicht allein auf die hohe Verkehrsbelastung der Straße gestützt worden. Vielmehr sei die Anordnung ausdrücklich auch im Interesse der Sicherheit der Radfahrer ergangen. Würde man im streitgegenständlichen Bereich von der Anordnung der Radwegbenutzungspflicht absehen, so würde mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Flüssigkeit des Verkehrs beeinträchtigt. Gerade im engen Unterführungsbereich sei es nicht zu verantworten, dass Radfahrer die Fahrbahn benutzen. Durch die baulichen Gegebenheiten sei der zur Verfügung stehende Verkehrsraum im Unterführungsbereich erheblich eingeschränkt. Die Fahrspuren seien lediglich 2,80 m breit und zudem abschüssig. Die Verkehrsbelastung sei mit 15.850 Kfz/24 h (Richtung Norden) und 29.180 Kfz/24 h (insgesamt) außergewöhnlich hoch. Der Lkw-Anteil sei mit 720 Lkw/24 h ebenfalls außergewöhnlich hoch. Dieses hohe Verkehrsaufkommen lasse sich nur über jeweils zwei Fahrspuren abwickeln. Das tatsächliche Geschwindigkeitsniveau des motorisier-

ten Verkehrs sei vergleichsweise hoch. Diese besonderen örtlichen Verhältnisse machten ein Einschreiten der Straßenverkehrsbehörde erforderlich. Es sei immer wieder zu beobachten, dass Kraftfahrzeugführer den gebotenen Sicherheitsabstand von mindestens 1,5 m beim Überholen von Radfahrern nicht einhalten würden, um nicht zu weit in die angrenzende Fahrspur zu gelangen. Durch die hohe Verkehrsdichte komme es insbesondere zu einer höheren Anzahl an gefährlichen Überholvorgängen als in weniger befahrenen Straßen. Aus diesem Grund werde unter Punkt 3.3 der Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der VwV-StVO der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FSGV) die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht bei einer Verkehrsstärke von über 20.000 Kfz/24 h (insgesamt) aus Sicherheitsgründen für unerlässlich gehalten. Auf den zwei nebeneinander verlaufenden Fahrspuren werde häufig parallel gefahren. Gerade deshalb würden unverantwortliche Kraftfahrer besonders eng überholen, um das nebenan fahrende Fahrzeug nicht zu behindern. Wegen des hohen tatsächlichen Geschwindigkeitsniveaus des Kraftverkehrs vergrößere sich der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Radfahrer und Kfz. Je höher dieser Geschwindigkeitsunterschied sei, desto eher würden sich Kraftfahrer zu Überholmanövern veranlasst sehen, um nicht bremsen zu müssen. Die Abschüssigkeit der Fahrbahn sei ebenfalls zu berücksichtigen. Sobald der zu überholende Fahrradfahrer in den abschüssigen Bereich gelange, erhöhe sich seine Geschwindigkeit. Dies führe einerseits dazu, dass der überholende Kraftfahrer die Geschwindigkeit des Fahrradfahrers unterschätze und andererseits entweder zu einer Erhöhung der Dauer des Überholvorganges oder zu einer zusätzlichen Beschleunigung des überholenden Kraftfahrers. Beides steigere die Unfallgefahr erheblich. Zudem sei zu berücksichtigen, dass Unfälle zwischen Fahrradfahrern und Kraftfahrzeugen regelmäßig zu erheblichen Verletzungen des verunglückten Radfahrers führten. Unfälle mit

- 19 Lastkraftwagen führten sogar häufig zum Tod von Radfahrern. Unmittelbar hinter der Unterführung würde der geradeaus fahrende Radverkehr auf eine eigene 2 m breite Radspur auf der Straße geleitet. Der Radverkehr sei dort im direkten Blickbereich der Kraftfahrzeugführer bei der Überquerung des Kreuzungsbereichs mit der Orleansstraße. Letztlich würde eine Inanspruchnahme der Fahrbahn durch Radfahrer im streitgegenständlichen Bereich zu erheblichen Beeinträchtigungen der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs und damit zu Beeinträchtigungen des Schutzguts der Ordnung des Verkehrs im Sinne von § 45 Abs. 1 StVO führen. In Anbetracht der geschilderten Gefahrenlage würden die Interessen an der Anordnung der Radwegbenutzungspflicht überwiegen. Mildere, zur Gefahrenabwehr gleichsam geeignete Mittel seien vorliegend nicht erkennbar. Zwar würde die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht zu Berührungspunkten vom Radverkehr und Fußverkehr auf dem getrennten Rad- und Fußweg und dadurch zu einer gewissen Behinderung des Radverkehrs führen. Die zu erwartende Häufigkeit von Unfällen zwischen Radfahrern und Fußgängern im streitgegenständlichen Bereich sei jedoch deutlich geringer einzuschätzen als die zu erwartende Häufigkeit von Unfällen zwischen Radfahrern und Kraftfahrzeugen für den Fall der Benutzung der Fahrbahn durch Radfahrer. In den Jahren 2006 und 2007 hätten sich nach Auskunft der zuständigen Polizeiinspektion keine Unfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern im Begegnungsverkehr ereignet. Unfälle zwischen Kraft- und Radfahrverkehr führten typischerweise zu erheblich gravierenderen Gesundheitsschäden als Unfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern. Bei dem streitgegenständlichen Bereich handle es sich auch um eine kurze Engstelle. Hiervon seien jedenfalls solche Straßenabschnitte umfasst, die sich zwischen zwei innerstädtischen Kreuzungen befänden. Die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht könne nicht unmittelbar an der Engstelle selbst erfolgen, weil Verkehrszeichen so aufgestellt werden müssten, dass sie vom Adressaten mit einem raschen und beiläufigen Blick erfasst werden könnten.

Eine Anordnung erst an der Engstelle selbst würde zwangsläufig häufig übersehen. Im Übrigen sei die vom Kläger behauptete tatsächlich vorhandene Breite des Radwegs in der Engstelle unzutreffend. Messungen hätten ergeben, dass der Radweg nunmehr selbst an seiner engsten Stelle noch eine lichte Breite von 1,20 m besitze. Schließlich könne sich der Kläger nicht darauf berufen, dass eine bloße Verwaltungsvorschrift möglicherweise nicht beachtet worden sei.

- 20 Die Landesadvokatur Bayern beteiligte sich als Vertreter des öffentlichen Interesses. Ohne einen Antrag zu stellen, hält sie eine Zurückweisung der Berufung jedenfalls aus materiellrechtlichen Gründen für rechtmäßig. Prüfungsmaßstab für die Anordnung der gegenständlichen Radwegbenutzungspflicht sei § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO sei auf Radwegbenutzungspflichten schlechthin nicht anwendbar. Es handle sich dabei nicht um eine Beschränkung oder ein Verbot des fließenden Verkehrs im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 2 StVO. Die Radwegbenutzungspflicht würde keine Beschränkung oder Verbot, sondern vielmehr Sonderwege für Radfahrer anordnen und damit ein Benutzungsgebot statuieren. Sie diene damit der Verkehrsführung. Anders als etwa bei der Anordnung und Kennzeichnung des Zeichens 254 (Verbot für Radfahrer) werde dem Radverkehr bei Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht in seiner Fahrtrichtung die Benutzung gerade nicht verboten und werde er in der Benutzung nicht beschränkt. Ihm werde vielmehr lediglich die Benutzung eines bestimmten Straßenteils, nämlich des für Radfahrer bestimmten Teils des getrennten Rad- und Gehwegs anstelle der Fahrbahn geboten. Der Radfahrer könne bei Anordnung der Radwegbenutzungspflicht sein Ziel auf die gleiche geographische Weise, nämlich über die gleiche Straße, weiterhin erreichen. Die streitgegenständliche Radwegbenutzungspflicht halte einer Prüfung am Maßstab des § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO stand. Danach sei eine verkehrsrechtliche Anordnung bereits dann zwingend geboten, wenn die allen Verkehrsteilnehmern obliegende Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften der StVO eigenverantwortlich zu beachten, nicht ausreiche, um ein bestimmtes Verhalten herbeizuführen. Eingriffsschwelle seien damit lediglich die besonderen Umstände im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO. Diese würden durch die örtlichen Verhältnisse gekennzeichnet. Es sei bereits diskussionswürdig, ob es nicht schon pflichtgemäßer Ermessensausübung entsprechen würde, Radfahrer allein deshalb auf einen Radweg zu verweisen, weil ein solcher tatsächlich vorhanden sei. Es bedürfe keiner weiteren Darlegung oder Begründung, dass Radfahrer besonders gering geschützte Verkehrsteilnehmer seien. Die Entflechtung von Auto- und Radverkehr sei daher im Regelfall zwingend geboten. Jedenfalls aber unterstrichen die Gesetzesbegründung und die in der Verwaltungsvorschrift erwähnten Beispiele die weite Anordnungsbefugnis der Straßenverkehrsbehörden. Die Verordnungsbegründung lasse erkennen, dass außerhalb geschlossener Ortschaften generell und innerorts auf überdurchschnittlich belasteten Vorfahrtstraßen eine Radwegbenutzungspflicht angeordnet werden könne.
- 21 Der Senat hat am 19. April 2010 Beweis erhoben durch die Inaugenscheinnahme des Radwegs im streitgegenständlichen Bereich. Die Verwaltungsstreitsache wurde am gleichen Tag mündlich verhandelt. Auf die Niederschriften wird Bezug genommen.
- 22 Mit Beschluss vom 26. April 2010 gab der Senat den Beteiligten auf, bis zum 1. Juni 2010 schriftsätzlich Stellung dazu zu nehmen, welche verkehrsrechtliche Regelung nach ihrer Auffassung für Radfahrer im streitgegenständlichen Bereich ab Beginn der vom Radweg abzweigenden Radverkehrsführung gelte und ob alternativ zur Kennzeichnung eines vom Gehweg getrennten Radwegs mit Anordnung der Radwegbenutzungspflicht auch die Kennzeichnung eines Gehwegs, der für Radfahrer freigegeben ist (Zeichen 239 mit Zusatzzeichen 1022 - 10 „Radfahrer frei“), in Frage käme.

- 23 Die Beteiligten haben hierzu jeweils schriftsätzliche Stellungnahmen abgegeben, auf deren Inhalt verwiesen wird, und auf weitere mündliche Verhandlung verzichtet.
- 24 Mit Schreiben vom 14. Januar 2011 übermittelte die Beklagte ihre verkehrsrechtliche Anordnung vom 4. Juni 2010, nach der in der Rosenheimer Straße zwischen Friedenstraße und Orleansstraße im Bereich nach der Unterführung in der Aufweitung des baulichen Radwegs ein Geradeaus- und ein Rechtspfeil zu markieren ist. Die Ausführung sei am 5. Juli 2010 erfolgt.
- 25 Im Übrigen wird auf die Gerichts- und Behördenakten Bezug genommen.

Gründe

- 26 Die zulässige Berufung ist unbegründet.
- 27 1. Die erstinstanzliche Entscheidung beruht nicht - wie der Kläger in seinem Antrag auf Zulassung der Berufung behauptet - auf einem Verfahrensfehler. Der Kläger geht zu Unrecht davon aus, dass das Verwaltungsgericht seinen erstinstanzlich hilfsweise gestellten Verbesserungsantrag ohne jede Begründung abgewiesen habe, so dass das Urteil willkürlich sei. Ausweislich der Niederschrift über die mündliche Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht am 18. Januar 2008 hat der Kläger ausdrücklich erklärt, der schriftlich angekündigte Hilfsantrag werde nicht aufrecht erhalten.
- 28 2. Das Verwaltungsgericht hat die Anfechtungsklage des Klägers im Ergebnis zu Recht abgewiesen, weil die Klage jedenfalls unbegründet ist. Die streitgegenständliche verkehrsrechtliche Anordnung und ihre Umsetzung durch die entsprechenden Verkehrszeichen ist im maßgeblichen Zeitpunkt der Entscheidung des Berufungsgerichts (ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, zuletzt vom 18.11.2010 VerkMitt 2011, Nr. 3) rechtmäßig und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).
- 29 a) Entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts ist die Klage zwar zulässig. Die Frist für die Anfechtung eines Verkehrsverbotes, das durch Verkehrszeichen bekannt gegeben wird, beginnt für einen Verkehrsteilnehmer zu laufen, wenn er zum ersten Mal auf das Verkehrszeichen trifft, hingegen wird die Frist für ihn nicht erneut ausgelöst, wenn er sich dem Verkehrszeichen später ein weiteres Mal gegenüber sieht (BVerwG vom 23.9.2010 SVR 2010, 476). Der Kläger hat in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar erklärt, er befahre den streitgegenständlichen Abschnitt des Radwegs etwa seit Juni oder Juli 2006 mit dem Fahrrad. Damit kann der Kläger frühestens im Juni 2006 erstmals mit den streitgegenständlichen Verkehrszeichen konfrontiert worden sein, so dass die Widerspruchseinlegung am 21. April 2007 rechtzeitig erfolgte und den Eintritt der Bestandskraft gegenüber dem Kläger verhinderte (§ 70 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 i.V.m. § 58 Abs. 2 VwGO).
- 30 Der Klage fehlt auch nicht die erforderliche Klagebefugnis (vgl. § 42 Abs. 2 VwGO). Bereits durch sein erstmaliges Befahren des Radwegs im streitgegenständlichen Abschnitt mit dem Fahrrad war der Kläger Adressat des Verkehrsverbots geworden, wodurch er in rechtlich beachtlicher Weise belastet wurde. Insofern kommt zumindest eine Verletzung der allgemeinen Freiheitsgewährleistung nach Art. 2 Abs. 1 GG in Betracht (BVerwG vom 21.08.2003 Buchholz 310 § 42 Abs. 2 VwGO Nr. 19).
- 31 b) Die Klage ist jedoch unbegründet.
- 32 aa) Der rechtliche Maßstab für die Rechtmäßigkeit des angefochtenen Verkehrsverbots ergibt sich aus der Straßenverkehrs-Ordnung in der Fassung der Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 1. Dezember 2010 (BGBl I

S. 1737). Es kann offen bleiben, ob hierbei die durch die 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 5. August 2009 (BGBl. I 2631) eingeführten Änderungen außer Betracht zu bleiben haben und stattdessen auf die entsprechenden Vorschriften in der Fassung der Verordnung vom 26. März 2009 (BGBl. I S. 734) abzustellen ist, weil jene wegen eines Verstoßes gegen das Zitiergebot des Art. 80 Abs. 1 Satz 3 GG möglicherweise insgesamt nichtig ist (vgl. BVerwG vom 18.11.2010 a.a.O.). Zwar wurde mit der 46. Änderungsverordnung auch die Vorschrift des § 9 Abs. 2 StVO geändert, die sich mit der Benutzungspflicht von Radverkehrsführungen befasst. Jedoch ist die Benutzungspflicht der im fraglichen Bereich vorhandenen Radverkehrsführung selbst nicht streitgegenständlich, nachdem der Kläger nur gegen die Benutzungspflicht des vorhandenen Radwegs nach Zeichen 241 vorgeht.

- 33 bb) Unter Anlegung der gesetzlichen Maßstäbe der StVO sowohl in der Fassung der Verordnung vom 26. März 2009 als auch in derjenigen der Verordnung vom 5. August 2009 gilt für Radfahrer im streitgegenständlichen Bereich eine Pflicht zur Benutzung des getrennten Geh- und Radwegs mit folgender Ausnahme: Radfahrer, die von der Friedenstraße auf dem durch Zeichen 241 als benutzungspflichtig gekennzeichneten vom Gehweg getrennten Radweg her kommen, dürfen diesen, soweit sie an der Kreuzung der Rosenheimer Straße mit der Orleansstraße nicht rechts abbiegen wollen, auf Höhe der Aufweitung (nach rechts weiterhin benutzungspflichtiger vom Gehweg getrennter Radweg, geradeaus Radverkehrsführung) verlassen, was nunmehr nach tatsächlicher Anbringung von einem Geradeauspfeil und einem Rechtsabbiegerpfeil (Zeichen 297) nebeneinander klargestellt wird. Es besteht kein Anlass daran zu zweifeln, dass die Beklagte diese Pfeile, wie sie in ihrem Schreiben vom 14. Januar 2011 mitgeteilt hat, das den anderen Beteiligten übermittelt und dessen inhaltlicher Richtigkeit im Übrigen auch nicht entgegengetreten wurde, an der fraglichen Stelle mittlerweile auch tatsächlich angebracht hat.
- 34 cc) Diese Anordnung der Benutzungspflicht des vom Gehweg getrennten Radwegs im streitgegenständlichen Bereich steht auch im Einklang mit dem Gesetz.
- 35 (1) Eine durch Zeichen 241 verlautbarte Radwegebenutzungspflicht ist an den in § 45 Abs. 9 Satz 2 und § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO genannten Voraussetzungen zu messen (BVerwG vom 18.11.2010 a.a.O.). Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO dürfen – abgesehen von hier nicht einschlägigen Ausnahmen – insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs 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 – also etwa der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs – erheblich übersteigt. Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO, der durch die Anfügung von § 45 Abs. 9 StVO zwar modifiziert und ergänzt, nicht aber ersetzt worden ist (vgl. BVerwG vom 5.4.2001 Buchholz 442.151 § 45 StVO Nr. 41), können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten.
- 36 Die Radwegebenutzungspflicht nach Zeichen 241 (getrennter Rad- und Fußweg) ist eine Beschränkung des fließenden Verkehrs im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO und eine Beschränkung der Benutzung der Straße im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO (BVerwG vom 18.11.2010 a.a.O.). Nach § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO müssen Radfahrer Radwege benutzen, wenn die jeweilige Fahrtrichtung mit Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet ist. Kehrseite dieses Nutzungsgebotes ist das Verbot für Radfahrer, auf den so gekennzeichneten Strecken die Fahrbahn zu benutzen. Das Verkehrszeichen begründet zwar kein Verbot der Benutzung der Straße (zu der auch Radwege zählen), wohl aber einen Ausschluss der Fahrradfahrer von der Benutzung

der Fahrbahn und damit eine Beschränkung in Bezug auf die allgemeine Verkehrsregel, dass Fahrzeuge einschließlich Fahrräder die Fahrbahn benutzen (§ 2 Abs. 1 StVO).

- 37 Dass die eine Radwegebenutzungspflicht verlautbarenden Zeichen 237, 240 und 241 in § 41 Abs. 2 StVO a.F. nicht unter den „Verkehrsverboten“ nach dessen Nummer 6 oder unter den „Streckenverboten“ nach dessen Nummer 7, sondern gesondert unter Nummer 5 als Regelung von Sonderwegen aufgeführt werden, belegt keineswegs, dass es sich dabei nicht um Beschränkungen oder Verbote des Verkehrs im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 und § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO handelt. Denn dort wird auf die reglementierende Wirkung der Verkehrsregelung abgestellt, nicht aber auf die innerhalb von § 41 StVO a.F. vorgenommene Einordnung. Hätte der Verordnungsgeber die Anwendung von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO auf Verkehrsverbote und Streckenverbote im Sinne von § 41 Abs. 2 Nr. 6 und 7 StVO a.F. begrenzen wollen, hätte er diese Begriffe in § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO übernehmen können; stattdessen hat er dort jedoch eine allgemeinere Formulierung verwendet (BVerwG a.a.O.).
- 38 Auch sonst ergeben sich aus den Materialien zur Entstehung von § 2 Abs. 4 Satz 2 und § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO, die beide auf die 24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 7. August 1997 (BGBl I S. 2028, ber. BGBl I 1998 S. 515) zurückgehen, keine Hinweise darauf, dass der Verordnungsgeber § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO nicht auf Radwegebenutzungspflichten angewendet wissen wollte. Allein aus dem Umstand, dass § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO auf eine Bundesratsinitiative zurückgeht, wogegen § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO bereits im ursprünglichen Verordnungsentwurf enthalten war (vgl. BRDrucks. 374/97 S. 1 und 374/1/97 S. 10), kann das nicht hergeleitet werden. Beide Regelungen zielen darauf ab, die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer zu stärken, § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO durch strengere Anforderungen an den Einsatz von Verkehrszeichen zum Zweck von Beschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs und § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO durch eine Begrenzung der Benutzungspflicht von Radwegen (BVerwG a.a.O.) Damit sind Radfahrer nicht bereits dann auf einen Radweg zu verweisen, wenn er vorhanden ist, den baulichen Anforderungen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 2 Abs. 4 StVO genügt und keine im Einzelfall ungewöhnlich niedrige Gefahrenschwelle besteht (BVerwG a.a.O.).
- 39 § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO setzt für Verbote und Beschränkungen des fließenden Verkehrs eine Gefahrenlage voraus, die – erstens – auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist und – zweitens – das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter (hier insbesondere: Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern sowie öffentliches und privates Sacheigentum) erheblich übersteigt (BVerwG vom 5. April 2001 a.a.O. und vom 23. September 2010 SVR 2010, 476). In solchen Fällen dient die Trennung von motor- und muskelbetriebenen Fahrzeugen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs (vgl. BVerwG vom 31. Mai 2001 Buchholz 442.151 § 2 StVO Nr. 2).
- 40 Besondere örtliche Verhältnisse im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO können – wie das Bundesverwaltungsgericht im Zusammenhang mit Geschwindigkeitsbeschränkungen und Lkw-Überholverboten bereits entschieden hat – bei verkehrsbehördlichen Maßnahmen insbesondere in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke, witterungsbedingten Einflüssen (z.B. Nebel, Schnee- und Eisglätte), der dort anzutreffenden Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein (vgl. zuletzt vom 23. September 2010 a.a.O.). Diese Grundsätze sind auch in Bezug auf die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht anwendbar (BVerwG vom 18.11.2010 a.a.O.). Dass auch hier für die Beurteilung ein ganzes Bündel von Faktoren von Bedeutung ist, bestätigt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Danach kommt die Anlage von Radwegen im

Allgemeinen dort in Betracht, wo es die Verkehrssicherheit, die Verkehrsbelastung und der Verkehrsablauf erfordern (vgl. VkBf 1997 S. 691).

- 41 (2) Eine auf besonderen örtlichen Verhältnissen beruhende Gefahrenlage im Sinne der genannten Vorschriften ergibt sich hier aus Folgendem: Im Bereich der vorhandenen Unterführung ist wegen der hierdurch bedingten verringerten Helligkeit von einer herabgesetzten Wahrnehmbarkeit von Radfahrern durch motorisierte Verkehrsteilnehmer auszugehen, auch wenn jene über die vorgeschriebenen Beleuchtungs- und Rückstrahleinrichtungen verfügen, weil es allgemein bekannt ist, dass sowohl Kraftfahrzeuge als auch Radfahrer in einem relativ kurzen Unterführungsbereich tagsüber häufig nicht von den am Fahrzeug angebrachten Lichtquellen Gebrauch machen. Zudem ist die Fahrbahn abschüssig, was zu einer schwereren Beherrschbarkeit des Fahrrads jedenfalls für ungeübte und/oder eher ängstliche Radfahrer führt. Eine überdurchschnittliche Gefährlichkeit der Fahrbahnbenutzung im streitgegenständlichen Bereich lässt sich auch anhand der von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (Ausgabe 1995; „ERA 95“) belegen. Bei der Heranziehung dieser Ausarbeitung muss zwar berücksichtigt werden, dass deren Verfasser nicht legitimiert sind, die Aussagen der Straßenverkehrs-Ordnung authentisch zu interpretieren. Auch wurden die ERA 95 noch zu einem Zeitpunkt erarbeitet, als die sich aus § 39 Abs. 1 und § 45 Abs. 9 StVO ergebenden verschärften Anforderungen noch nicht einmal im Entwurf vorlagen. Da die ERA 95 jedoch von der Beratungsstelle für Schadensverhütung des Verbandes der Schadensversicherer e.V. und damit von einer Einrichtung erstellt wurden, die ein nachhaltiges Interesse daran besitzt, die Zahl und die Schwere von Unfällen möglichst gering zu halten, kann den darin enthaltenen Aussagen andererseits nicht jeder Erkenntniswert dafür abgesprochen werden, wie der Radverkehr geführt werden soll, um gefahrenträchtige Situationen nach Möglichkeit zu vermeiden. Da der Entwurf der ERA 95 zudem mit der Arbeitsgruppe „Radverkehr“ des Bund-Länder-Fachausschusses für den Straßenverkehr und die Verkehrspolizei abgestimmt wurde, kann davon ausgegangen werden, dass auch die Erfahrungen der Straßenverkehrsbehörden und der Polizei in diese Ausarbeitung eingegangen sind, so dass der Senat die dortigen Empfehlungen zumindest als Anhaltspunkt heranzieht. Mit einem Wert von annähernd 30.000 Kfz/Tag ist die von der ERA 95 angenommene Kraftfahrzeugstärke, ab der eine Trennung des Radverkehrs vom fließenden Kraftfahrzeugverkehr geboten ist, um nahezu das doppelte überschritten, zudem liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit im fraglichen Bereich über 40 km/h (vgl. S. 31 der ERA 95). Nach den von der gleichen Gesellschaft herausgegebenen Hinweisen zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (Ausgabe 1998, Nr. 3.3) ist eine Radwegbenutzungspflicht unerlässlich bei Kraftfahrzeugstärken von mehr als 20.000 Kfz/Tag. Schließlich weisen die Fahrspuren der Fahrbahnen im fraglichen Bereich eine Breite von jeweils 2,75 m – 2,80 m auf. Nach der ERA 95 (S. 33) ist bei einer Fahrspurbreite von 2,75 m kein gefahrloses Überholen von Radfahrern möglich. Nachdem dieser Wert – wenn überhaupt – nur geringfügig überschritten wird, ist auch unter diesem Gesichtspunkt eine besondere Gefährdung von Radfahrern gegeben. Hinzu kommt, dass im gesamten fraglichen Bereich ein Ausweichen von Radfahrern, die die Fahrbahn mitbenutzen, nach rechts über den eigentlichen Fahrbahnbereich hinaus – etwa auf das Bankett o.ä. – nicht möglich ist, nachdem der getrennte Geh- und Radweg von der Fahrbahn mit einer erhöhten Bordsteinkante deutlich abgesetzt ist.
- 42 (3) Es ist auch unschädlich, dass der Radweg im streitgegenständlichen Bereich nicht den Anforderungen der VwV-StVO entspricht. Nach Nr. II. 2 a) cc) der VwVStVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO beträgt die Mindestbreite eines mit Zeichen 241 gekennzeichneten Radwegs 1,50 m. Diese

wird im fraglichen Bereich, der eine Länge von ca. 300 m aufweist, durchweg unterschritten. Die tatsächliche Breite bewegt sich zwischen 72 cm und 1,29 m (jeweils ohne die weiß gefärbte Fahrbahnmarkierung, die etwa 26 cm Breite hat). Hinzu kommt, dass die Fußgänger, die aufgrund der nur schmalen Breite des Gehwegs und im Bereich der Bushaltestelle auf den Radweg ausweichen bzw. diesen benützen (müssen), ein vollkommen ungefährliches oder gar zügiges Vorankommen auf dem Radweg im fraglichen Bereich nicht zulassen.

- 43 Bei den Verwaltungsvorschriften zu den hier einschlägigen Regelungen der StVO handelt es sich um ermessenslenkende Verwaltungsvorschriften, die eine bundesweit einheitliche Anwendung des § 45 StVO sicherstellen sollen. Sie sind zwar für die Behörde verbindlich, solange der zu entscheidende Sachverhalt sich nicht als atypisch darstellt, es handelt sich jedoch nicht um materielles Recht, welches auch das Gericht binden würde. Die Straßenverkehrsbehörde darf bei atypischen Sachverhalten von den Vorgaben der VwV-StVO abweichen, so dass es im hier zu entscheidenden Fall auch nicht darauf ankommt, ob die Voraussetzungen für eine ausnahmsweise Abweichung von der Mindestbreite, welche die VwV-StVO (vgl. nach Nr. II 2 a) cc) zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO) selbst vorsieht, eingehalten werden oder nicht. Deshalb kann es offen bleiben, ob es sich bei einer Länge von 300 m noch um einen „kurzen Abschnitt“ bzw. eine „kurze Engstelle“ handelt oder nicht. Die Benutzungspflicht für einen nicht den Mindestanforderungen entsprechenden Radweg darf nach Meinung des Senats jedenfalls dann angeordnet werden, wenn – wie hier – die Mitbenutzung der Fahrbahn durch Radfahrer zu einer im Verhältnis zu der auf besonderen örtlichen Verhältnissen beruhenden Gefahr im Sinn von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO nochmals deutlich gesteigerten Gefährdung der Radfahrer selbst führen würde, ein Radweg vorhanden ist, dessen Benutzung zumutbar ist und ein Ausbau des vorhandenen Radwegs aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht ohne weiteres möglich ist.
- 44 Die dabei vorausgesetzte deutlich gesteigerte Gefahr für Radfahrer im fraglichen Bereich für den Fall der Mitbenutzung der Fahrbahn ergibt sich daraus, dass die Parameter, ab deren Erreichung die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht als geboten bzw. unerlässlich angesehen wird (vgl. oben (1.)) um nahezu das doppelte bzw. anderthalbfache überschritten werden und aufgrund der sehr schmalen Fahrbahnbreite ein gefahrloses Überholen von Radfahrern ohne Spurwechsel kaum möglich ist, aufgrund des hohen Kraftfahrzeugaufkommens aber ein solcher Spurwechsel häufig entweder nicht stattfinden kann, was zu einer erheblichen Verlangsamung des Gesamtverkehrs jedenfalls auf der rechten Fahrbahn und/oder zu abrupten und für den nachfolgenden Verkehr gefährlichen Spurwechseln führen würde. Das Geschwindigkeitsniveau des Kraftfahrzeugverkehrs im fraglichen Bereich ist, wie die Beklagte unwidersprochen vorgetragen und der Ortstermin bestätigt hat, vergleichsweise hoch und reicht nahe an die dort zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h heran. Zwar erreichen Radfahrer im fraglichen Bereich möglicherweise ebenfalls eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit als auf ebener Strecke, dennoch besteht nach wie vor ein erheblicher Geschwindigkeitsunterschied zwischen motorisiertem und nichtmotorisiertem Verkehr. Es ist allgemein bekannt, dass es zahlreiche Kraftfahrzeugführer gibt, die entgegen den ihnen durch die Straßenverkehrs-Ordnung auferlegten Sorgfalts- und Rücksichtnahmeverpflichtungen (vgl. insbesondere § 1 StVO) nicht die notwendige Geduld aufbringen, mit langsamer Geschwindigkeit hinter einem Radfahrer herzufahren, bis sich eine gefahrlose Möglichkeit zum regelkonformen Überholen – beim Überholen eines Radfahrers ist nach der Rechtsprechung ein Seitenabstand von 1,5 bis 2 m einzuhalten (Nachweise bei Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 40. Auflage 2010, § 5 StVO RdNr. 55) – ergibt, was angesichts der schmalen Fahrspurbreite nur durch einen Spurwechsel möglich ist. Vielmehr überholen solche Kraft-

fahrzeugführer den Radfahrer mit einem viel zu geringen Seitenabstand, was ohne weiteres zum Anfahren des Radfahrers und/oder zu dessen Sturz führen kann. Dass im Fall eines Sturzes für einen Radfahrer bei einem derart hohen Verkehrsaufkommen für diesen die naheliegende Gefahr schwerster Verletzungen oder sogar des Todes besteht, liegt auf der Hand und bedarf keiner weiteren Vertiefung. Ebenso kann es zu Folgeunfällen kommen, die Gefahren auch für andere Verkehrsteilnehmer beinhalten.

- 45 Die Benutzung des Radwegs im fraglichen Bereich ist Radfahrern auch zumutbar. Zwar führt seine relativ schmale Breite und das häufigere Ausweichen von Fußgängern auf den Radweg dazu, dass der Radfahrer sich im streitgegenständlichen Abschnitt nur mit geringer Geschwindigkeit fortbewegen kann, ständig bremsbereit sein und gegebenenfalls sogar absteigen muss. Angesichts der auch für ihn geltenden Grundregeln des § 1 StVO, wonach die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht erfordert und jeder Verkehrsteilnehmer sich so zu verhalten hat, dass kein Anderer geschädigt und mehr als unvermeidbar beeinträchtigt wird, ist das auf einem relativ kurzen Streckenabschnitt von ca. 300 m angesichts der deutlich gesteigerten Gefahr für Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer im Fall der Mitbenutzung der Fahrbahn durch Radfahrer durchaus vertretbar.
- 46 Schließlich ist eine anderweitige sich aufdrängende Möglichkeit einer Trennung von Rad- und motorisiertem Verkehr, nämlich eine Verbreiterung des vorhandenen Radwegs, aufgrund der baulichen Gegebenheiten im fraglichen Streckenabschnitt nicht ohne weiteres gegeben. Denn die Beteiligten gehen übereinstimmend davon aus, was der gerichtliche Augenschein bestätigt hat, dass im fraglichen Bereich nicht ausreichend Platz für zwei Fahrspuren von wenigstens 2,75 m Breite und einen Radweg von 1,50 m Breite ist. Angesichts des hohen Kraftfahrzeugaufkommens erscheinen zwei Fahrspuren unerlässlich, um dieses überhaupt abwickeln zu können. Eine Unterschreitung der Fahrspurbreite von 2,75 m kommt vor dem Hintergrund, dass Fahrzeuge eine Breite von bis zu 2,55 m erreichen dürfen (vgl. § 22 Abs. 2 Satz 1 StVO) und damit die vorhandene Fahrspurbreite bereits nahezu ausfüllen würden, im Sinne eines störungsfreien Verkehrsverlaufs ebenfalls nicht in Betracht.
- 47 Vor diesem Hintergrund kommt letztlich auch die Ausweisung eines für Radfahrer freigegebenen Gehwegs (Zeichen 239 mit Zusatzzeichen 1011 - 10 „Radfahrer frei“) nicht in Frage, weil in diesem Fall nicht sicher gestellt wäre, dass die Radfahrer den freigegebenen Gehweg auch tatsächlich benützen, so dass die dringende Gefahr im oben beschriebenen Sinn in nahezu gleicher Weise bestünde.
- 48 3. Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 2 VwGO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf § 167 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 10 ZPO. Von der Regelung der Abwendungsbefugnis wurde abgesehen, da von einer tatsächlichen vorläufigen Vollstreckung durch die Beklagte nicht auszugehen ist.
- 49 4. Die Revision wurde nicht zugelassen, da keiner der Zulassungsgründe des § 132 Abs. 2 VwGO vorliegt.
- 50 Beschluss:
- 51 Der Streitwert wird auf 5.000 Euro festgesetzt (vgl. die Empfehlung in Abschnitt II Nr. 46.14 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit (NVwZ 2004, 1327).