



# VERWALTUNGSGERICHTSHOF BADEN-WÜRTTEMBERG

## Beschluss

In der Verwaltungsrechtssache

1.

2.

- Kläger -  
- Antragsteller -

prozessbevollmächtigt:

- zu 1, 2 -

gegen

Stadt Mannheim,  
Rathaus,  
vertreten durch den Oberbürgermeister,  
E 5, 68159 Mannheim

- Beklagte -  
- Antragsgegnerin -

wegen straßenverkehrsrechtliche Anordnung einer Fahrradstraße  
hier: Antrag auf Zulassung der Berufung

hat der 13. Senat des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgerichtshof Vogel, den Richter am Verwaltungsgerichtshof Frank und die Richterin am Verwaltungsgericht Dr. Schriegl

am 7. August 2023

beschlossen:

Der Antrag der Kläger auf Zulassung der Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Karlsruhe vom 24. Mai 2022 - 14 K 964/21 - wird abgelehnt.

Die Kläger tragen die Kosten des Zulassungsverfahrens.

Der Streitwert des Zulassungsverfahrens wird auf 5.000,-- EUR festgesetzt.

### **Gründe**

Der Antrag auf Zulassung der Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts vom 24.05.2022 hat keinen Erfolg.

1. Nach § 124a Abs. 5 Satz 2 VwGO ist die Berufung nur zuzulassen, wenn einer der Gründe des § 124 Abs. 2 VwGO dargelegt ist und vorliegt. Das in § 124a Abs. 4 Satz 4, Abs. 5 Satz 2 VwGO normierte Darlegungsgebot, das der Entlastung der Gerichte dient, vereinfacht das Zulassungsverfahren, weil das gerichtliche Prüfungsprogramm im Zulassungsverfahren jedenfalls im Wesentlichen darauf beschränkt ist zu klären, ob der Rechtsmittelführer seine Darlegungslast erfüllt hat und die dargelegten Gründe eine Zulassung der Berufung tragen (vgl. Happ in Eyermann, VwGO, 16. Aufl., § 124a Rn. 54). Der Rechtsmittelführer hat grundsätzlich anzugeben, auf welchen der in § 124 Abs. 2 VwGO bezeichneten Zulassungsgründe er seinen Zulassungsantrag stützt, und zu erläutern, weshalb dessen Voraussetzungen im Streitfall vorliegen. Fehlt - wie im vorliegenden Fall - eine Bezeichnung eines Zulassungsgrunds, so ist dies unschädlich, wenn sich aus den Ausführungen gleichwohl eindeutig ergibt, welcher Zulassungsgrund im Sinne des § 124 Abs. 2 VwGO geltend gemacht wird. Dabei ist im Licht des Artikels 19 Abs. 4 GG das Rechtsmittelgericht zwar gehalten, den Vortrag des Rechtsmittelführers angemessen zu würdigen und durch sachgerechte Auslegung selbstständig zu ermitteln, welche Zulassungsgründe der Sache nach geltend gemacht werden und welche Einwände welchen Zulassungsgründen zuzuordnen sind. Das gilt aber nur, wenn und soweit der Vortrag hinreichend substantiiert und strukturiert ist. Es ist weder Aufgabe des

Gerichts, sich aus dem Gesamtvortrag des Rechtsmittelführers die Begründungsteile herauszusuchen, die zur Begründung des Zulassungsantrags geeignet sein könnten, noch sonst eine gemessen an den gesetzlichen Erfordernissen unzureichende Darlegung zu kompensieren (zum Ganzen vgl. BVerfG, Beschluss vom 24.08.2010 - 1 BvR 2309/09 - juris Rn. 10 ff.; OVG Saarland, Beschluss vom 15.11.2021 - 2 A 198/21 - juris Rn. 6; BayVGh, Beschluss vom 21.02.2020 - 24 ZB 19.2526 - juris Rn. 2; Rudisile in Schoch/Schneider, Verwaltungsrecht, VwGO § 124a Rn. 91 f.; Kuhlmann in Wysk, VwGO, 3. Aufl., § 124a Rn. 44; Stuhlfauth in Bader/Funke-Kaiser/von Albedyll, VwGO, 8. Aufl., § 124a Rn. 80 f.).

Der von den Klägern rechtzeitig innerhalb der Zwei-Monats-Frist (§ 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO) eingereichte Schriftsatz vom 04.08.2022 benennt keinen Zulassungsgrund nach § 124 Abs. 2 VwGO, sondern enthält vielmehr eine Art Berufungsbegründung, die allenfalls dem Zulassungsgrund der ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit der erstinstanzlichen Entscheidung (§ 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO) zugeordnet werden kann. Einem weiteren Zulassungsgrund des § 124 Abs. 2 VwGO kann das Vorbringen der Kläger nicht mit der erforderlichen Gewissheit zugeordnet werden; insbesondere fehlt es hinsichtlich der weiteren Zulassungsgründe (§ 124 Abs. 2 Nr. 2 bis 5 VwGO) ohne weiteres erkennbar schon an einer den Anforderungen des § 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO genügenden Darlegung.

2. Auch mit Blick auf die von den Klägern allenfalls sinngemäß geltend gemachten ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit des angegriffenen Urteils ist die Berufung nicht zuzulassen.

a) Ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils (§ 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO) liegen vor, wenn auf Grund der von den Klägern innerhalb der Zulassungsbeurkundungsfrist dargelegten Gesichtspunkte (§ 124a Abs. 4 Satz 4, Abs. 5 Satz 2 VwGO) die Richtigkeit des Urteils weiterer Prüfung in einem Berufungsverfahren bedarf. Dies setzt voraus, dass ein Erfolg der angestrebten Berufung nach den Erkenntnismöglichkeiten des Zulassungsverfahrens möglich ist (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 10.03.2004 - 7 AV 4.03 - juris Rn. 8 ff. und vom

15.12.2003 - 7 AV 2.03 - juris Rn. 9). Um dem Darlegungserfordernis (§ 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO) zu genügen, ist eine substantiierte Auseinandersetzung mit der angegriffenen Entscheidung erforderlich. Dies erfordert ein Durchdringen und Aufbereiten des Sach- und Streitstoffs in einer Weise, die im Einzelnen verdeutlicht, in welcher Hinsicht und aus welchen Gründen den entscheidungstragenden Ausführungen des Verwaltungsgerichts nicht gefolgt werden kann (vgl. Beschlüsse des Senats vom 22.05.2023 - 13 S 1831/22 - juris Rn. 3 und vom 16.01.2023 - 13 S 330/22 - juris Rn. 3; VGH Baden-Württemberg, Beschlüsse vom 23.11.2021 - 10 S 4275/20 - juris Rn. 3 und vom 17.08.2021 - 11 S 42/20 - juris Rn. 4).

b) Gemessen hieran können dem Zulassungsvorbringen der Kläger keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit der angegriffenen Entscheidung entnommen werden.

aa) Dies gilt zunächst hinsichtlich des Vorbringens der Kläger, von Seiten der Beklagten sei eine zu „bekämpfende Gefahrenlage“ im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO nicht aufgezeigt worden. Demgegenüber ist das Verwaltungsgericht in der angegriffenen Entscheidung davon ausgegangen, dass die streitige Anordnung einer Fahrradstraße unter Zulassung von Kraftfahrzeugverkehr aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs erfolgt ist. Das Verwaltungsgericht hat dies unter Heranziehung einschlägiger Rechtsprechung auf Grund einer umfassenden Gesamtschau der spezifischen örtlichen Gegebenheiten im Einzelnen begründet; um Wiederholungen zu vermeiden, wird zunächst auf die entsprechenden Ausführungen verwiesen (vgl. VG Karlsruhe, Urteil vom 24.05.2022 - 14 K 964/21 - juris Rn. 22 ff.).

Soweit die Kläger dem Verwaltungsgericht vorhalten, dieses habe fehlerhaft nur aus der Tatsache, dass es sich um eine Straße mit erheblichem Durchgangsverkehr handele, auf eine zu bekämpfende Gefahrenlage geschlossen, geht dies an der Begründung der angegriffenen Entscheidung vorbei. Im Einklang mit der Rechtsprechung, wonach sich die zu bekämpfende Gefahrenlage auch durch ein Zusammentreffen mehrerer gefahrenträchtiger Umstände erge-

ben kann (BVerwG, Urteil vom 13.12.1979 - 7 C 46.78 - juris Rn. 18 und Beschluss vom 03.04.1996 - 11 C 3.96 - juris Rn. 3), hat das Verwaltungsgericht den spezifischen örtlichen Gegebenheiten ein Bündel von Umständen (insbesondere: Ergebnisse dreier Verkehrszählungen, beträchtliches Aufkommen an Radfahrenden mit - in Relation zu Autofahrenden - steigender Tendenz, Verkehrsbedeutung, Durchgangs-, Quell- und Zielverkehr, Straßenverlauf mit Kreuzungen, Erschließungsfunktion, Straßenbreite, eingeschränkte Sichtverhältnisse) entnommen, die in ihrer Gesamtheit zu der Annahme einer besonderen Unfallträchtigkeit und konkreten Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs geführt haben. Indem die Kläger mit ihrem Zulassungsvorbringen nur einige (Einzel-)Erwägungen jeweils isoliert angreifen, setzen sie sich schon nicht hinreichend mit der vom Verwaltungsgericht vorgenommenen Gefahrenbeurteilung auseinander, da sich diese nicht jeweils allein auf einzelne Umstände, sondern auf das Zusammentreffen eines Bündels von Umständen gestützt hat, die gerade in ihrer gemeinsamen Wirkung die zu bekämpfende Gefahrenlage begründen.

Hiervon ausgehend lässt der Hinweis der Kläger, dass auch die „verlängerte Fressgasse“ dem Durchgangsverkehr diene, aber deshalb nicht zwingend zur Fahrradstraße zu machen sei, den erforderlichen Bezug zu der angegriffenen Entscheidung vermissen. Darüber hinaus dürfte es sich bei der „verlängerten Fressgasse“ um die durch den Kraftfahrzeugverkehr um ein Vielfaches mehr belastete Parallelstraße handeln (vgl. VG Karlsruhe, Urteil vom 24.05.2022 a. a. O. Rn. 25) und ist auch im Übrigen eine Vergleichbarkeit mit dem streitgegenständlichen Straßenabschnitt weder dargelegt noch sonst ersichtlich.

Die Kläger dringen auch nicht mit ihrer Rüge durch, dass die Argumentation des erstinstanzlichen Gerichts widersprüchlich sei, da dem Konzept der Fahrradstraße der Durchgangsverkehr widerspreche, was sich aus dem Urteil des Verwaltungsgerichts Hannover vom 13.08.2021 - 7 A 5667/19 - juris Rn. 58 ergebe. Es wird von den Klägern schon nicht dargelegt, inwiefern die von ihnen behauptete Widersprüchlichkeit zwischen der Annahme erheblichen Durchgangsverkehrs und dem Konzept einer Fahrradstraße für das Vorliegen einer zu bekämpfenden Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO von

Belang sein kann. Auch die in Bezug genommene Passage des Verwaltungsgerichts Hannover verhält sich nicht zu dieser Tatbestandsvoraussetzung des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO. Im Übrigen wird von den Klägern außer Acht gelassen, dass in der angegriffenen Entscheidung hinsichtlich des hier in Rede stehenden Straßenabschnitts nicht von einer „Hauptverkehrsstraße oder Sammelstraße des Kraftfahrzeugverkehrs“ ausgegangen worden ist. In der angegriffenen Entscheidung hat das Verwaltungsgericht lediglich festgestellt, dass der fragliche Straßenabschnitt nicht nur einem durch die angrenzenden Nutzungen hervorgerufenen Kraftfahrzeugverkehr, sondern als eine unter mehreren bedeutsamen Achsen für den Verkehr im westlichen Teil der Mannheimer Innenstadt in erheblichem Umfang auch dem Durchgangsverkehr dient (siehe insbesondere etwa das Konjunktionaladverb „Insoweit“ im Urteil vom 24.05.2022 a. a. O. Rn. 25). Auch die Kläger tragen nichts dazu vor, weshalb es sich bei diesem Straßenabschnitt um eine „Hauptverkehrsstraße oder Sammelstraße des Kraftfahrzeugverkehrs“ handeln sollte.

Die hinsichtlich der Verkehrszählungen aus den Jahren 2014, 2019 und 2022 und der hieraus gezogenen Schlüsse von den Klägern vorgebrachten Einwände sind gleichfalls nicht geeignet, die Richtigkeit der vom Verwaltungsgericht festgestellten Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO infrage zu stellen. Soweit von ihnen etwa geltend gemacht wird, aus diesen Verkehrszählungen lasse sich keine absolute Erhöhung des Fahrradverkehrs, sondern nur eine relative Zunahme des Fahrradverkehrs gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr ableiten, wird nicht deutlich, inwiefern das die vom Verwaltungsgericht vorgenommene Beurteilung einer Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO erschüttern soll. Das Verwaltungsgericht hat insoweit seiner Gefahrenbeurteilung nichts anderes zugrundegelegt, indem es unter anderem mit Blick auf „ein hohes Aufkommen an Radfahrenden ebenso wie an Kraftfahrzeugen und Fußgängern“ ausgeführt hat: „auch relativ ist das Aufkommen an Radfahrenden mit zuletzt knapp 50 % vergleichsweise hoch, mit weiterhin steigender Tendenz“ (vgl. Urteil vom 24.05.2022 a. a. O. Rn. 25). Ohne dass es hierauf noch entscheidend ankommen würde, dürfte im Übrigen angesichts der bei der Zählung 2014 festgestellten 733 Radfahrenden und der bei den Zählungen 2019 und 2022 festgestellten 906 bzw. 899 Radfahrenden gerade auch vor dem

Hintergrund der von der Beklagten in Angriff genommenen schrittweisen Verbesserung des Radwegenetzes künftig mit einer relativen und absoluten Zunahme des Fahrradverkehrs auf dem fraglichen Straßenabschnitt zu rechnen sein (vgl. Urteil vom 24.05.2022 a. a. O. Rn. 2 f., 11, 25, 28, 38).

Nicht zielführend ist auch das Vorbringen der Kläger, wonach die bei der letzten Verkehrszählung festgestellte geringere Frequentierung der Straße durch Kraftfahrzeuge darauf zurückzuführen sei, dass hier früher auch Verkehr in Richtung Ludwigshafen, Lindenhof/Neckarau und Fahrlachtunnel geflossen sei, was jedoch durch Sperrungen seit geraumer Zeit nicht mehr der Fall sei. Dass man bei der Auffahrt auf den Luisenring zunächst in die entgegengesetzte Richtung fahren müsse, sei dabei unerheblich, weil auf dem Luisenring ein durch eine Ampelanlage gesicherter Fahrbahnrichtungswechsel (U-Turn) möglich sei. Zu diesem Vorbringen der Kläger ist bereits in der angegriffenen Entscheidung unter anderem ausgeführt worden, dass es nicht hinreichend substantiiert sei, insbesondere die Kläger mit Blick auf die Verkehrszählungen aus den Jahren 2014, 2019 und 2022 weder die zeitlichen noch die inhaltlichen Hintergründe ihrer Mutmaßung im Einzelnen darlegen würden (vgl. Urteil vom 24.05.2022 a. a. O. Rn. 38). Das Zulassungsvorbringen kritisiert zwar diese Feststellung des Verwaltungsgerichts, zeigt aber nicht auf, weshalb sie unrichtig sein sollte. Angesichts des komplexen Verkehrsnetzes der Beklagten genügt der knappe Hinweis auf einzelne Baustellen oder Sperrungen an anderen Orten noch nicht, um dadurch hervorgerufene beträchtliche Änderungen des Kraftfahrzeugaufkommens auf dem hier in Rede stehenden Straßenabschnitt plausibel zu begründen. Es wird von den Klägern aber nicht weiter vorgetragen, worauf sie ihre Erkenntnisse im Einzelnen stützen oder welche konkreten Schlussfolgerungen hieraus für die Gefahrenbeurteilung nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO zu ziehen wären.

Entgegen dem Vorbringen der Kläger wird die Aussagekraft der Verkehrszählungen auch nicht durch den gewählten Ort, an dem die Zählungen durchgeführt wurden, infrage gestellt. Diese seien „lediglich am Ende der Fahrradstraße durchgeführt [worden], d. h. bei der Ampelanlage vor dem Luisenring“. Der

Kraftfahrzeugverkehr, der zuvor abgebogen sei, sei dadurch nicht gezählt worden. Für eine aussagekräftige Verkehrszählung hätte diese an unterschiedlichen Stellen des Straßenabschnitts vorgenommen werden müssen. Soweit die Kläger für die Zählungen des Verkehrs auf dem verhältnismäßig kurzen Straßenabschnitt wegen der kreuzenden Straßen mehrere Zählstellen fordern, überdehnen sie die Anforderungen, die an solche Verkehrszählungen als Grundlage einer Gefahrenbeurteilung nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO zu stellen sind. Bei solchen tageweisen Verkehrszählungen handelt es sich stets nur um Näherungen des tatsächlichen Verkehrsaufkommens, das vorübergehenden oder dauerhaften Schwankungen unterliegen kann (vgl. BayVGH, Beschluss vom 05.10.2022 - 11 ZB 22.157 - juris Rn. 18). Überdies wird von den Klägern außer Acht gelassen, dass es vor der von der Beklagten gewählten Zählstelle nicht nur zu Ab-, sondern auch zu Zuflüssen des Kraftfahrzeugverkehrs kommt. Da dies entsprechend auch für den Fahrradverkehr gilt, hätten die Kläger zudem darlegen müssen, dass und weshalb sich die gewählte Zählstelle auf die maßgebliche Relation von Kraftfahrzeugen zu Radfahrenden auswirken kann. Schließlich ist die Beklagte auch der Behauptung der Kläger entgegengetreten, die Zählung sei vor der Ausfahrt auf den Luisenring durchgeführt worden, um die Zahl der erfassten Kraftfahrzeuge besonders niedrig zu halten. Eine solche Argumentation ist zum einen schon nicht ohne weiteres mit der auch von den Klägern geteilten Annahme eines erheblichen Durchgangsverkehrs in Einklang zu bringen, da dieser gerade auch an der Zählstelle vorbeifließen müsste. Zum anderen hat die Beklagte ausgeführt, dass sie bereits seit den 60er Jahren regelmäßig „Kordonerhebungen“ durchführe, bei der mit Blick auf die Innenstadt („Quadrate“) alle Zu- und Abfahrten ca. alle fünf Jahre erfasst würden. Daher sei es naheliegend gewesen, die Erhebungen am gleichen Zählquerschnitt durchzuführen. Aus diesen Verkehrserhebungen lasse sich im Übrigen auch die untergeordnete Bedeutung der hier in Rede stehende Straße für den Kraftfahrzeugverkehr ablesen; so weise etwa die zum Vergleich herangezogene Fressgasse eine um ein Vielfaches höhere Verkehrsbelastung auf.

Mit den Ausführungen zu einer vermeintlichen Gefährdung von Fußgängern (auch im Zusammenhang mit Maßnahmen wie der Errichtung von Pollern, Fahrradbügeln und sog. Parklets) und zum Wegfall einer nicht unerheblichen Zahl

von Anwohnerparkplätzen wiederholen die Kläger weitgehend erstinstanzliches Vorbringen, ohne insoweit durchgreifende Zweifel an der Richtigkeit der angegriffenen Entscheidung aufzuzeigen (vgl. insbesondere Rn. 40 ff. des Urteils vom 24.05.2022 a. a. O.). Aus dem Zulassungsvorbringen geht zudem nicht hervor, inwieweit die insoweit gerügten Maßnahmen, die sich nicht schon aus der von den Klägern allein angegriffenen verkehrsbehördlichen Anordnung einer Fahrradstraße mit dem Verkehrszeichen 244 ergeben, für den vorliegenden (beschränkten) Streitgegenstand von Bedeutung sind. Die Ausführungen der Kläger zu einem von ihnen beobachteten Zusammenstoß zweier Radfahrender, der sich noch vor der verkehrsbehördlichen Anordnung einer Fahrradstraße ereignet haben soll, und einer von ihnen vermissten Erfassung des Unfallgeschehens nach der Zulassung einer beidseitigen Befahrung der Einbahnstraße durch Radfahrende vermögen - insbesondere im Hinblick auf die vorgenommene Gefahrenbeurteilung nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO - gleichfalls keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit der angegriffenen Entscheidung aufzuwerfen. Im Übrigen kann den von der Beklagten vorgelegten Akten entnommen werden, dass die Beklagte mehrfach von der Polizei aussagekräftige Auskünfte über das den fraglichen Straßenabschnitt betreffende Unfallgeschehen eingeholt hat.

bb) Ohne Erfolg wenden sich die Kläger auch gegen die entscheidungstragende Annahme, die Anordnung der Fahrradstraße sei „zwingend erforderlich“ im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO. Das Verwaltungsgericht hat dieses Tatbestandsmerkmal in Übereinstimmung mit der neueren höchst- und obergerichtlichen Rechtsprechung dahingehend ausgelegt, dass die Anordnung eines Verkehrszeichens mangels Erforderlichkeit nur dort ausscheide, wo die mit der Anordnung bezweckten Wirkungen auf Grund der allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Straßenverkehrs-Ordnung ohnehin erreicht würden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 01.09.2017 - 3 B 50.16 - juris Rn. 7 [hierzu Liebler, jurisPR-BVerwG 23/2017 Anm. 4]; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 01.02.2023 - 8 A 3251/21 - juris Rn. 7 f., 14; BayVGH, Beschluss vom 05.10.2022 - 11 ZB 22.157 - juris Rn. 12; OVG Sachsen, Beschluss vom 12.07.2021 - 6 D 18/21 - juris Rn. 5; siehe auch Wolf in Freyermann/Wellner, ju-

risPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., StVO § 45 Rn. 75; König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 47. Aufl., StVO § 45 Rn. 49c; Steiner in Münchener Kommentar zum Straßenverkehrsrecht, StVO § 45 Rn. 74; Koehl in Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, 3. Aufl., StVO § 45 Rn. 44; Hühnermann in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 27. Aufl., StVO § 45 Rn. 2). Die Annahme des Verwaltungsgerichts, dass die mit der Anordnung der Fahrradstraße bezweckten Wirkungen im konkreten Fall nicht bereits auf Grund der allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Straßenverkehrs-Ordnung erreicht würden, stellen die Kläger nicht infrage. Sie vertreten vielmehr die Auffassung, eine Anordnung müsse sich überdies als „sachgerecht und zweckmäßig“ erweisen, um „zwingend erforderlich“ zu sein. Ihr dahingehendes Zulassungsvorbringen genügt aber nicht den sich aus § 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO ergebenden Anforderungen an die Darlegung. Weder setzen sie sich mit der höchst- und obergerichtlichen Rechtsprechung zur Auslegung von § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO, die der angegriffenen Entscheidung zugrunde liegt, noch mit der ausführlichen gegen ihre Rechtsauffassung gerichteten Begründung des Verwaltungsgerichts auseinander (vgl. Urteil vom 24.05.2022 a. a. O. Rn. 27 ff.). Angesichts dieser stringenten und insbesondere mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts im Einklang stehenden Ausführungen in der angegriffenen Entscheidung, denen der Senat auch inhaltlich folgt, reicht es insoweit nicht, dass sich die Kläger - ohne weitere Begründung - in der Sache auf zwei Entscheidungen des Verwaltungsgerichts Hannover berufen (Urteile vom 13.08.2021 - 7 A 5667/19 - juris Rn. 56 und vom 17.07.2019 - 7 A 7457/17 - juris Rn. 67 jeweils m. w. N.), die insoweit allerdings - ohne hierfür eine nachvollziehbare Begründung zu geben - im Widerspruch zu der neueren höchst- und obergerichtlichen Rechtsprechung stehen und zudem bereits in der angegriffenen Entscheidung berücksichtigt wurden (vgl. Urteil vom 24.05.2022 a. a. O. Rn. 29). Dem Zulassungsvorbringen ist damit kein Grund zu entnehmen, weshalb in einem Berufungsverfahren die aufgeworfene Rechtsfrage abweichend von der angegriffenen Entscheidung beantwortet werden könnte.

cc) Ohne Erfolg bleibt auch die Rüge der Kläger, die verkehrsbehördliche Anordnung der Fahrradstraße sei ermessensfehlerhaft.

Hinsichtlich des gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO auf der Rechtsfolgenseite eingeräumten Ermessens der Straßenverkehrsbehörde ist das Verwaltungsgericht davon ausgegangen, dass Verkehrsteilnehmer, die als Anwohner von der verkehrsbeschränkenden Anordnung betroffen sind, grundsätzlich nur verlangen können, dass ihre eigenen Interessen ohne Rechtsfehler mit den Interessen der Allgemeinheit und anderer Betroffener, die für die Einführung der Verkehrsbeschränkung sprechen, abgewogen werden (vgl. BVerwG, Urteile vom 03.04.1996 - 11 C 3.96 - juris Rn. 6 und vom 03.06.1982 - 7 C 9.80 - juris Rn. 9; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 22.06.2016 - 5 S 515/14 - juris Rn. 54). Dabei hat das Verwaltungsgericht als abwägungserheblich nur qualifizierte Interessen angesehen, nämlich solche, die über das Interesse jedes Verkehrsteilnehmers hinausgehen, in seiner Freiheit möglichst wenig beschränkt zu werden (vgl. BVerwG, Urteile vom 23.09.2010 - 3 C 32.09 - juris Rn. 45, vom 03.04.1996 a. a. O. und vom 27.01.1993 - 11 C 35.92 - juris Rn. 23; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 22.06.2016 a. a. O.; BayVGH, Beschluss vom 05.10.2022 - 11 ZB 22.157 - juris Rn. 14). Ausgehend von diesen rechtlichen Vorgaben, zu denen das Zulassungsvorbringen nichts ausführt, hat das Verwaltungsgericht im Einzelnen begründet festgestellt, dass keine Ermessensfehler vorliegen, die qualifizierte Interessen der Kläger betreffen (zum Ganzen vgl. Urteil vom 24.05.2022 a. a. O. Rn. 17, 32 ff.).

Soweit die Kläger geltend machen, die in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) in der maßgeblichen Fassung vom 08.11.2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1) zu den Verkehrszeichen 244.1 und 244.2 aufgestellten Voraussetzungen für die Anordnung einer Fahrradstraße lägen nicht vor, setzen sie sich bereits nicht mit der Auffassung des Verwaltungsgerichts auseinander, wonach sich der VwV-StVO keine Vorgaben entnehmen ließen, die gerade (auch) dem Schutz der Interessen der Kläger zu dienen bestimmt seien (vgl. Urteil vom 24.05.2022 a. a. O. Rn. 37).

Ungeachtet dessen lässt das Zulassungsvorbringen zudem auch die gebotene Auseinandersetzung mit der weiteren Argumentation des Verwaltungsgerichts vermissen (vgl. Urteil vom 24.05.2022 a. a. O. Rn. 38). Anders als die Kläger

meinen, stellen die Anforderungen der VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2 nicht darauf ab, dass es sich um eine Straße handelt, die eine hohe oder zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte aufweist und von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr ist. Vielmehr müssen die dort unter I. Satz 1 genannten Voraussetzungen für die Anordnung einer Fahrradstraße alternativ und nicht kumulativ erfüllt sein. Wie bereits oben unter aa) ausgeführt, geht auch der Einwand fehl, dass den Verkehrszählungen nicht entnommen werden könne, dass es sich um eine Straße mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte handele. Dies gilt vor allem auch deshalb, weil nach I. Satz 2 und 3 der VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2 eine hohe Fahrradverkehrsdichte nicht voraussetzt, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist, und eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte sich auch dadurch begründen kann, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird.

Aus dem Vorbringen der Kläger geht auch nicht hervor, inwiefern - entgegen der Feststellung des Verwaltungsgerichts (vgl. Urteil vom 24.05.2022 a. a. O. Rn. 37) - eine Verletzung eigener schutzwürdiger Interessen sich daraus ergeben kann, dass ihrer Auffassung nach die Beklagte die unter II. aufgestellten Anforderungen der VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2 nicht beachtet hat, wonach anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden darf (z. B. Anliegerverkehr), weshalb vor der Anordnung die Bedürfnisse des sonstigen Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden müssen (alternative Verkehrsführung). Unabhängig hiervon lassen die Kläger auch außer Acht, dass die gegenüber der VwV-StVO vorrangigen Regelungen in lfd. Nr. 23 der Anlage 2 der StVO zunächst ohne weitere Einschränkungen die Möglichkeit vorsehen, die Nutzung der Fahrradstraße durch Zusatzzeichen für andere Verkehrsarten als Radverkehr und Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen freizugeben, und eigens für diesen Fall Ge- und Verbote aufstellen; so darf etwa der Radverkehr weder gefährdet noch behindert werden und, wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h weiter verringern. Der Senat kann dem Vorbringen der Kläger auch nichts Wesentliches

entnehmen, was vor dem Hintergrund der vom Verwaltungsgericht festgestellten besonderen örtlichen Gegebenheiten und der im betroffenen Straßenabschnitt geltenden Einbahnstraßen- und Vorfahrtsregelungen (hierzu vgl. S. 60 f. der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA - der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2010) gegen eine ausnahmsweise Zulässigkeit der durch Zusatzzeichen erfolgten Freigabe für Kraftfahrzeugverkehr (in nur einer Fahrtrichtung) sprechen könnte. Von daher erübrigen sich auch weitgehend Überlegungen zu einer alternativen Verkehrsführung.

Soweit die Kläger geltend machen, das Verwaltungsgericht habe verkannt, dass sich die Beklagte „nicht mit den bestehenden Gefahrenpotentialen, die aus dem Aufeinandertreffen des fließenden sowie des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs, den Fußgängern und dem Radverkehr, der Breite der Fahrbahn und der Zulassung des Kraftfahrzeugverkehrs folgen“, auseinandergesetzt habe, genügt ihr Vorbringen nicht den gesetzlichen Anforderungen an die Darlegung. Die Kläger setzen sich insoweit nicht hinreichend substantiiert mit der ausführlichen Argumentation des Verwaltungsgerichts auseinander. Damit wird nicht dargetan, dass die sorgfältig begründete Annahme des Verwaltungsgerichts, es lägen keine die qualifizierten Interessen der Kläger verletzenden Ermessensfehler vor, unrichtig sein könnte.

Nichts anderes ergibt sich, wenn man ergänzend die Erwägungen der Kläger zu dem geltend gemachten Nichtvorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen von § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 Satz 1 StVO berücksichtigt. Dies gilt insbesondere hinsichtlich ihres an die Argumentation des Verwaltungsgerichts Hannover (Urteil vom 17.07.2019 - 7 A 7457/17 - juris Rn. 71) angelehnten Vorbringens, die streitige verkehrsbehördliche Anordnung sei geeignet, weitere, teilweise kaum lösbare Konflikte im öffentlichen Straßenraum zu provozieren, indem etwa ein Kraftfahrzeug zwischen zwei von vorn und zwei von hinten kommenden Radfahrern „eingekesselt“ werde. Das Verwaltungsgericht Karlsruhe hat jedoch diese Argumentation aufgegriffen und bezogen auf den vorliegenden Fall die Eignung der angeordneten Fahrradstraße festgestellt, einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf zu ermöglichen. Unter Hinweis unter anderem

auf das Gebot der Rücksichtnahme (§ 1 Abs. 1 StVO) und einen Aufsatz von Koehl (SVR 2019, 340), der sich kritisch mit der Argumentation des Verwaltungsgerichts Hannover auseinandersetzt, ist in dem angegriffenen Urteil ausgeführt worden, dass sich Gefahrenszenarien für den Begegnungsverkehr ohne weiteres unter Anwendung der allgemeinen, selbstverständlich auch für Radfahrende Geltung beanspruchenden Regeln lösen ließen. Mit dieser in Rechtsprechung und Literatur vertretenen Auffassung (vgl. z. B. OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 01.02.2023 - 8 A 3251/21 - juris Rn. 23 ff.; Koehl, SVR 2019, 340 ff.; Hentschel, NJW 1998, 344, 346; König a. a. O. § 41 Rn. 248d und § 45 Rn. 49g) setzt sich das Zulassungsvorbringen nicht auseinander; dies wäre hier auch deshalb geboten, weil in dem vom Verwaltungsgericht Hannover entschiedenen (Einzel-)Fall die Fahrradstraße durch Zusatzzeichen in beiden Fahrtrichtungen für den Kraftfahrzeugverkehr freigegeben worden war (vgl. Urteil vom 17.07.2019 a. a. O. Rn. 1, 70 f.). Bezogen auf den hier in Rede stehenden Straßenabschnitt dürfen Kraftfahrzeuge, zumal solche, die selbst oder deren Anhänger die höchstzulässigen Breiten nach § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 5 StVZO von 2,55 m bzw. 2,50 m aufweisen, ungeachtet bestehender Ausweichflächen Radfahrende angesichts der vom Verwaltungsgericht festgestellten Breite der Fahrbahn von ca. 3,70 m - mit Gosse von ca. 4,00 m - nicht überholen, wenn sie den sich aus § 5 Abs. 4 Satz 3 StVO ergebenden Mindestabstand von 1,50 m nicht einhalten können (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 01.02.2023 a. a. O. Rn. 24). Dies ist unproblematisch, da es keinen Anspruch darauf gibt, die auf einem Streckenabschnitt zugelassene Höchstgeschwindigkeit - hier 30 km/h - jederzeit ohne Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer, die die Straße ebenfalls ordnungsgemäß befahren, auch ausnutzen zu können (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 07.02.2023 - 8 A 2916/21 - juris Rn. 24). Anders als beim Überholen kann beim Begegnungsverkehr wegen des direkten Sichtkontakts und des allgemeinen Gebots, verkehrsangepasst zu fahren (§ 1 StVO), ein - von den konkreten Umständen abhängiger - geringerer Mindestabstand zulässig sein, sofern hierdurch niemand geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird (§ 1 Abs. 2 StVO). Des Weiteren folgt aus dem Gefährdungs- und Behinderungsverbot des

Zeichens 244.1 der Anlage 2 der StVO nicht, dass Kraftfahrzeuge gegebenenfalls zurücksetzen müssten, um den entgegenkommenden Radverkehr - insbesondere beim gestatteten Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern - passieren zu lassen. Bereits aus den allgemeinen Grundregeln des § 1 StVO - insbesondere dem allgemeinen Rücksichtnahmegebot im Straßenverkehr - kann sich im Fall von beengten Straßenverhältnissen und entsprechenden räumlichen Zwängen ergeben, dass die Geschwindigkeit sowohl vom Radverkehr als auch von Kraftfahrzeugen zu reduzieren ist und dass das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern kurzzeitig unterbrochen werden muss, um dem Gegenverkehr die ansonsten unmögliche oder nicht gefahrenfreie Durchfahrt zu gewähren. Abgesehen von diesen besonderen und den Fahrbahnverhältnissen geschuldeten Situationen kann der Radverkehr die ihm eingeräumten Sonderrechte - insbesondere gegenüber dem nachfolgenden Verkehr - uneingeschränkt nutzen. Zudem profitiert der Radverkehr von der abgesenkten Höchstgeschwindigkeit und der mit der Anordnung einer Fahrradstraße einhergehenden erhöhten Aufmerksamkeit der übrigen Verkehrsteilnehmer (zum Ganzen vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 01.02.2023 a. a. O. Rn. 25 f.). Vor diesem Hintergrund ist das Zulassungsvorbringen der Kläger nicht geeignet aufzuzeigen, wie es bezogen auf den hier zu beurteilenden Straßenabschnitt - auch angesichts bestehender Ausweichflächen - zu unlösbaren Konflikten wie etwa einer „Einkesselung“ von Kraftfahrzeugen durch den Radverkehr kommen könnte. Anders als in dem Fall des Verwaltungsgerichts Hannover (vgl. Urteil vom 17.07.2019 a. a. O. Rn. 9 ff.) führen die an der Fahrradstraße wohnenden Kläger auch keine konkreten Fälle an, die über das zu beobachtende Fehlverhalten Einzelner hinausgehend eine besondere Konflikträchtigkeit der in Rede stehenden Fahrradstraße belegen würden. Es ist auch nicht ersichtlich, dass eine besondere Konflikträchtigkeit von Seiten der an der Fahrradstraße gelegenen Polizeiwaiche geäußert worden wäre. Dieser Umstand spricht bezogen auf die streitgegenständliche Fahrradstraße ebenfalls indiziell für eine Praxistauglichkeit der Geltung beanspruchenden allgemeinen Regelungen der Straßenverkehrs-Ordnung.

3. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 und § 159 Satz 1 VwGO in Verbindung mit § 100 Abs. 1 ZPO.

Die Streitwertfestsetzung für das Zulassungsverfahren beruht - der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung folgend - auf den §§ 47, 52 Abs. 2 GKG.

Dieser Beschluss ist unanfechtbar.

Vogel

Frank

Dr. Schriebl