VGH München, Beschluss v. 05.10.2022 – 11 ZB 22.157

Titel:

Voraussetzungen eines von der Sraßenverkehrsbehörde angeordneten Radfahrstreifens

Normenkette:

StVO § 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 9 S. 1

Leitsatz:

Zwar muss die Behörde die Voraussetzungen eines von ihr angeordneten Radfahrstreifens fortlaufend unter Kontrolle halten. Daraus folgt jedoch nicht, dass sie bei der Anordnung allein tagesaktuelle Daten heranziehen dürfte oder dass sie ihre Erkenntnisgrundlagen während eines Gerichtsverfahrens ohne Weiteres beständig fortzuschreiben hätte. (Rn. 18)

Schlagworte:

Verkehrsrechtliche Anordnung, Radfahrstreifen innerhalb der geschlossenen Ortschaft, Konkrete Gefahr, Belastungsbereiche nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Hinreichend aktuelle Datengrundlage (bejaht), Prüfung alternativer Führungsformen, Verpflichtung zur gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr (verneint), verkehrsrechtliche Anordnung, konkrete Gefahr, hinreichend aktuelle Datengrundlage, Verpflichtung zur gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr

Vorinstanz:

VG München, Urteil vom 27.10.2021 – M 23 K 21.3057

Fundstellen:

ZfS 2022, 715
VRS , 259
DÖV 2023, 90
BayVBl 2023, 18
LSK 2022, 27406

Tenor

I. Der Antrag auf Zulassung der Berufung wird abgelehnt.

II. Der Kläger trägt die Kosten des Zulassungsverfahrens.

III. Der Streitwert für das Zulassungsverfahren wird auf 20.000,- Euro festgesetzt.

Gründe

I.

1
Die Beteiligten streiten um die Einrichtung von Radfahrstreifen im Gebiet der beklagten Landeshauptstadt München.

2
Im Sommer 2020 markierte die Beklagte im Rahmen eines Verkehrsversuchs vorübergehend - bis Ende Oktober 2020 - eine Reihe sog. „Pop-Up-Radwege“ auf der Fahrbahn ab, u.a. in der Elisen-, R. Straße und T.straße. Daran schloss sich eine Evaluation an.

3
Am 14. April 2021 ordnete die Beklagte auf der Grundlage eines Stadtratsbeschlusses vom 24. März 2021 für die E.straße zwischen D. Straße und L.platz sowie für die R. Straße zwischen R. Platz und O.straße dauerhaft und mit Wirkung zum 19. April 2021 Radfahrstreifen zu Lasten je einer Fahrspur je Fahrtrichtung (Zeichen 237 und 295 der Anl. 2 zur StVO) an. Am 27. April 2021 ordnete die Beklagte für die T.straße zwischen A.straße und S. Straße dauerhaft und mit Wirkung zum 3. Mai 2021 einen Radfahrstreifen zu Lasten der nördlichen Fahrspur an.

4
In der Begründung der Anordnung für die E.straße heißt es, die Maßnahme sei erforderlich, um Radverkehrsunfällen, die aufgrund fehlender Separation vom motorisierten Verkehr in naher Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu befürchten seien, vorzubeugen. Zur Prüfung einer Gefahr für den Radverkehr sei auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) zurückgegriffen worden. Danach sei bei der Wahl der Radverkehrsführung vor allem die Verkehrsbelastung in Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit Entscheidungskriterium. Bei der E.straße handle es sich um eine Hauptverkehrsstraße mit zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die durchschnittliche werktägliche Verkehrsmenge betrage 26.000 Kfz, davon ca. 1.000 Kfz des Schwerverkehrs. Somit sei die E.straße dem Belastungsbereich III im Sinne der ERA zugeordnet, welcher grundsätzlich die Radverkehrsführung auf Sonderwegen wie Radfahrstreifen oder Radwegen empfehle. Mildere Mittel zur Zielerreichung seien im Hinblick auf die begrenzte Flächenverfügbarkeit nicht ersichtlich. Bei einer Abwägung überwiege das öffentliche Interesse an der Stärkung der Sicherheit des Radverkehrs in der E.straße die Einzelinteressen Dritter an der Beibehaltung der bisherigen Verkehrsregelung. Zur Begründung der Anordnungen für die R. Straße sowie die T.straße verwies die Beklagte ebenfalls auf die Empfehlungen der ERA.

5
Am 9. Juni 2021 erhob der Kläger Anfechtungsklage, die das Verwaltungsgericht München mit Urteil vom 27. Oktober 2021 abwies. Mit Blick auf die E.straße heißt es in den Urteilsgründen, die Voraussetzungen für die Anordnung nach § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 Satz 1 StVO seien gegeben. Aus den ERA könne abgeleitet werden, dass bereits die ermittelte Verkehrsmenge die Annahme einer konkreten Gefahr für den Radverkehr rechtfertige. Die Beklagte habe hinreichend aktuelle Zahlen zu Grunde gelegt, indem sie die Verkehrsmengenkarte 2019 für das Stadtgebiet und ergänzend vorhandene Daten für die E.straße aus 2018 herangezogen habe. Zudem habe sie zuletzt im Gerichtsverfahren aktuelle Zahlen ermittelt. Insoweit ist aus der Niederschrift über die mündliche Verhandlung sowie den zur Akte genommenen Unterlagen ersichtlich, dass die Beklagte bei einer Detektormessung am 22. Juli 2021 eine Belastung von 1.380 Kfz in der Spitzenstunde festgestellt hat. Diese Verkehrsmengen führten für die E.straße zu einer Zuordnung zum Belastungsbereich III nach der ERA 2010. Die Beklagte habe alternative Führungsformen geprüft, diese jedoch zu Recht als nicht sachdienlich angesehen. Das Gericht habe keine Veranlassung, diese Alternativenbewertung fachlich in Frage zu stellen, insbesondere was die Kombination eines Fuß- und Radwegs betreffe. Ein der gerichtlichen Kontrolle zugänglicher Ermessensfehler sei nicht festzustellen. Für die R. Straße ergebe sich ebenfalls der Belastungsbereich III. Die Verkehrsstärke in der T.straße führe zu einer Zuordnung zum Übergangsbereich zwischen den Belastungsbereichen II und III. Bei der demnach vorzunehmenden Prüfung alternativer Führungsformen habe die Beklagte ohne Rechtsfehler zu Gunsten eines Radfahrstreifens entscheiden dürfen.

6
Mit seinem Antrag auf Zulassung der Berufung macht der Kläger ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils geltend. Mit Blick auf die E.straße lässt er zur Begründung vortragen, die Zahlen aus der von der Beklagten herangezogenen Verkehrsmengenkarte 2019 sowie aus der Zählung im Jahr 2018 besäßen nicht die notwendige Aktualität. Die verkehrsrechtliche Anordnung sei ein Dauerverwaltungsakt, so dass es auf die Sachlage im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung ankomme. Die in der Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht vorgelegten Zahlen hingegen würden bestritten. Der Kläger habe am 21. Februar 2022 zwischen 7:30 und 19:30 Uhr eine eigene Zählung an der E.straße auf der Höhe des Justizpalastes durchführen lassen. Dabei habe sich stadteinwärts eine Zahl von 6.685 Kfz ergeben. Für die Anwendung der ERA habe das zur Folge, dass entgegen der Annahme des Verwaltungsgerichts nicht der Übergangsbereich zwischen den Belastungsbereichen II und III erreicht sei, sondern der untere Bereich von II, so dass sich die Anordnung eines Radfahrstreifens als abwägungsfehlerhaft darstelle. Zudem sei hinsichtlich der E.straße ein Ermessensfehler bezüglich möglicher Alternativführungen feststellbar. Der Fußgängerweg auf der E.straße sei so breit, dass der Radweg dort hätte verwirklicht werden können, und werde bereits jetzt rechtswidrig von einer Vielzahl von Radfahrern befahren. Hinsichtlich der anderen Straßen habe der Kläger aus Zeitgründen keine Zählung durchgeführt. Die vorgenannten Erkenntnisse zur E.straße erlaubten aber den Schluss, dass auch die übrigen Zahlen der Beklagten nicht korrekt seien. An der T.straße hätte schon aufgrund der Zahlen der Beklagten eine alternative Führungsform in Betracht gezogen werden müssen. Auch hier sei der Fußweg so breit, dass der Radweg auf den Fußgängerweg hätte gelegt werden können.

7
Die Beklagte tritt dem Zulassungsantrag entgegen. Die vom Kläger für die E.straße vorgetragenen Zahlen seien nicht geeignet, die Verkehrszahlen der Beklagten substantiiert in Frage zu stellen. Für die Einordnung in die Belastungsbereiche der ERA sei neben der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Stärke des Kraftverkehrs entscheidend, die sich nach der Summe des Kraftfahrzeugverkehrs in der Spitzenstunde und für den Fahrbahnquerschnitt, also in beide Richtungen, bemesse. Der Kläger hingegen habe nur stadteinwärts zählen lassen, so dass diese Zahlen keine Zuordnung zu den Belastungsbereichen erlaubten. Abgesehen davon lasse ein Abgleich der vom Kläger für die E.straße erhobenen Zahlen mit einer Detektorenauswertung der Beklagten für den 21. Februar 2022 keine deutlichen Differenzen erkennen. Allgemein sei es fachlich geboten, Verkehrszahlen über einen längeren Zeitraum zu betrachten, da z.B. bauliche oder strukturelle Veränderungen in der Umgebung, bauliche Maßnahmen im Straßennetz oder Sondersituationen wie die Corona-Pandemie die Zahlen maßgeblich beeinflussen könnten. Lägen keine derartigen Veränderungen vor, könne jedoch nicht davon ausgegangen werden, dass Erhebungen aus Vorjahren per se unbrauchbar seien. Hier seien die bei Erlass der streitgegenständlichen Anordnungen herangezogenen Zahlen durch die dem Verwaltungsgericht vorgelegten neueren Daten bestätigt worden. Bei einer weiteren Detektorenauswertung im März 2022 hätten sich vergleichbare Zahlen ergeben. Die Einrichtung eines Radwegs in der E.straße zu Lasten des vorhandenen Gehwegs scheide angesichts dessen Breite, die sich zwischen 2,94 m und 4,27 m bewege, offenkundig aus, sei daher nicht näher geprüft und in der verkehrsrechtlichen Anordnung auch nicht näher erörtert worden. Für die Einrichtung von Geh- und Radweg nebeneinander müsse der Radweg nach der ERA mindestens 2,50 m, der Gehweg nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) mindestens 2,30 m breit sein. Gleiches gelte für die Einrichtung eines Radwegs zu Lasten des bestehenden Gehwegs in der T.straße zwischen A.straße und S. Straße, der zwischen 2,95 und 3,40 m breit sei.

8
Wegen des weiteren Sach- und Streitstands wird auf die Gerichtsakten beider Instanzen und auf die vorgelegten Behördenakten Bezug genommen.

II.

9
Der Antrag auf Zulassung der Berufung bleibt ohne Erfolg, da der allein geltend gemachte Zulassungsgrund des § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO nicht vorliegt bzw. nicht hinreichend dargelegt ist (§ 124a Abs. 4 Satz 4, Abs. 5 Satz 2 VwGO). Aus dem Vorbringen des Klägers, auf das sich die Prüfung des Verwaltungsgerichtshofs beschränkt (§ 124a Abs. 5 Satz 2 VwGO), ergeben sich keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit der erstinstanzlichen Entscheidung. Ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils im Sinne des § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO bestehen dann, wenn ein tragender Rechtssatz der angefochtenen Entscheidung oder eine erhebliche Tatsachenfeststellung mit schlüssigen Gegenargumenten in Frage gestellt wird und sich die Frage, ob die Entscheidung aus anderen Gründen im Ergebnis richtig ist, nicht ohne nähere Prüfung beantworten lässt (vgl. BayVGH, B.v. 21.1.2022 - 22 ZB 21.2116 - BayVBl 2022, 493 Rn. 11; OVG NW, B.v. 1.10.2020 - 1 A 2433/20 - juris Rn. 4; SächsOVG, B.v. 8.12.2019 - 6 A 740/19 - juris Rn. 3; BVerfG, B.v. 9.6.2016 - 1 BvR 2453/12 - NVwZ 2016, 1243 Rn. 16 f.; BVerwG, B.v. 10.3.2004 - 7 AV 4.03 - NVwZ-RR 2004, 542 = juris Rn. 9). Diese Voraussetzungen sind hier nicht erfüllt.

10
1. Radfahrstreifen, wie sie hier in Streit stehen, sind durch Zeichen 237 nach lfd. Nr. 16 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 2 der Straßenverkehrsordnung vom 6. März 2013 (BGBl I S. 367, StVO), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. Juli 2021 (BGBl I S. 3091), als Radweg gekennzeichnete und durch eine durchgehende Linie (Zeichen 295 nach lfd. Nr. 68 der Anlage 2 zur StVO, Fahrbahnbegrenzung) von der Fahrbahn abgetrennte Sonderwege. Für den Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge sind sie benutzungspflichtig, während sie von anderem Verkehr grundsätzlich nicht befahren werden dürfen.

11
Rechtsgrundlage für die Anordnung von Radfahrstreifen ist § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 9 Satz 1 StVO. Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO setzt demnach eine konkrete Gefahr für das geschützte Gut voraus. Dafür bedarf es nicht des Nachweises, dass jederzeit mit einem Schadenseintritt zu rechnen ist;

sondern es genügt, dass irgendwann in überschaubarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle eintreten können. Dies beurteilt sich danach, ob die konkrete Situation an einer bestimmten Stelle oder Strecke einer Straße die Befürchtung nahelegt, dass - möglicherweise durch Zusammentreffen mehrerer gefahrenträchtiger Umstände - die zu bekämpfende Gefahrenlage eintritt (vgl. BVerwG, U.v. 13.12.1979 - 7 C 46.78 - BVerwGE 59, 221 = juris Rn. 18). Erforderlich ist eine Prognose, die an für die Vergangenheit festgestellte Tatsachen anknüpft (vgl. BVerwG, U.v. 23.9.2010 - 3 C 37.09 - BVerwGE 138, 21 Rn. 28).

12
Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO sind Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Das ist dann der Fall, wenn die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Straßenverkehrsordnung für einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf nicht ausreichen. Mangels Erforderlichkeit im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO scheidet die Anordnung nur dort aus, wo die damit bezweckten Wirkungen aufgrund der allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Verordnung ohnehin erreicht werden (BVerwG, B.v. 1.9.2017 - 3 B 50.16 - NVwZ-RR 2018, 12 Rn. 7). Die Vorschrift soll somit einem Trend zur „übermäßigen Beschilderung“ entgegenwirken und im Sinne einer „Subsidiarität der Verkehrszeichenanordnung“ die allgemeinen Verhaltensvorschriften im Straßenverkehr aufwerten (vgl. BR-Drs. 374/1/97, S. 6 f., 10 f. = Vkbl 1997, S. 686 Nr. 7, S. 687 Nr. 13, S. 689 Nr. 9, S. 690 Nr. 22; Steiner in MüKo StVR, 1. Auf. 2016, § 45 StVO Rn. 74; BayVGH, B.v. 25.7.2011 - 11 B 11.921 - juris Rn. 28).

13
Eine qualifizierte Gefahr gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO in dem Sinne, dass auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt, setzt die Anordnung von Radfahrstreifen innerhalb geschlossener Ortschaften seit der zum 14. Dezember 2016 in Kraft getretenen Änderung durch Verordnung vom 30. November 2016 (BGBl I S. 2848) hingegen nicht mehr voraus (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 3 StVO).

14
Für den Rechtsschutz gilt, dass Verkehrsteilnehmer, die von Radfahrstreifen betroffen sind, das Fehlen der rechtssatzmäßigen Voraussetzungen der angeordneten Beschränkung einwenden können. Was das bei Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen eröffnete behördliche Ermessen betrifft, können sie indessen nur verlangen, dass ihre eigenen Interessen ohne Rechtsfehler abgewogen werden mit den Interessen der Allgemeinheit und anderer Betroffener, die für die Einführung der Verkehrsbeschränkung sprechen. Abwägungserheblich sind dabei nur sog. qualifizierte Interessen, die über das Interesse jedes Verkehrsteilnehmers hinausgehen, in seiner Freiheit möglichst wenig beschränkt zu werden (vgl. BVerwG, U.v. 27.1.1993 - 11 C 35.92 - BVerwGE 92, 32 = juris Rn. 14, 23; U.v. 23.09.2010 - 3 C 32.09 - DAR 2011, 39 = juris Rn. 45; Manssen, NZV 1992, 465/469 f.).

15
2. Davon ausgehend stellt das Zulassungsvorbringen die Annahme des Verwaltungsgerichts, die tatbestandlichen Voraussetzungen von § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 9 Satz 1 StVO für die Anordnung von Radfahrstreifen für die in Rede stehenden Abschnitte von Elisen-, R. Straße und T.straße seien gegeben, nicht ernstlich in Frage.

16
Der Kläger wendet sich mit seinem Zulassungsantrag nicht gegen den - in Einklang mit der Rechtsprechung stehenden (vgl. BVerwG, B.v. 16.4.2012 - 3 B 62.11 - NJW 2012, 3048 Rn. 18; OVG Berlin-Bbg, B.v. 6.1.2021 - OVG 1 S 115/20 - ZfSch 2021, 297 Rn. 28) - Ansatz des Verwaltungsgerichts, eine konkrete Gefahr i.S.v. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO unter Rückgriff auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Ausgabe 2010) aus der Stärke und zulässigen Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs an den o.g. Strecken abzuleiten. Vielmehr wirft er allein ein, die von der Beklagten herangezogenen Zahlen seien nicht belastbar. Damit vermag er nicht durchzudringen.

17
a) Soweit der Kläger mit Blick auf die E.straße vorbringt, die vor Erlass der Anordnung von der Beklagten ermittelten Zahlen aus der Verkehrsmengenkarte 2019 und aus der Verkehrszählung vom 5. Juli 2018 seien

nicht hinreichend aktuell, weil es auf die Sachlage zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung und damit auf die Zahlen in diesem Zeitpunkt ankomme, verfängt dies nicht.

18
Die Anordnung eines Radfahrstreifens stellt zwar einen Dauerverwaltungsakt dar, dessen Rechtmäßigkeit sich nach der Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der letzten tatsachengerichtlichen Verhandlung richtet mit der Folge, dass seine Voraussetzungen von der Behörde fortlaufend „unter Kontrolle“ gehalten werden müssen (vgl. BVerwG, U.v. 23.9.2010 - 3 C 37.09 - BVerwGE 138, 21 Rn. 21, 28). Damit ist aber weder gesagt, dass die Verwaltung ihre Erkenntnisgrundlagen während des Gerichtsverfahrens ohne Weiteres beständig fortzuschreiben hätte, noch, dass sie bei Bescheiderlass allein „tagesaktuelle“ Daten heranziehen dürfte. Die Frage, welche Anforderungen an die Aktualität der Datengrundlagen zu stellen sind, erhebt sich bei einer Vielzahl von Verwaltungsentscheidungen. Wenn es - wie hier - an gesetzlichen Vorgaben dazu fehlt, beurteilt sie sich nach allgemeinen Grundsätzen nach den Maßstäben praktischer Vernunft, wobei die Eigenheiten des betroffenen Sachbereichs und die Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen sind (in diesem Sinne zu naturschutzfachlichen Bewertungen BVerwG, U.v. 3.11.2020 - 9 A 7.19 - BVerwGE 170, 138 Rn. 319; U.v. 9.2.2017 - 7 A 2.15 - BVerwGE 158, 1 Rn. 149 f.). Bei Verkehrszahlen drängt es sich auf, dass diese durchaus vorübergehenden oder dauerhaften Schwankungen unterliegen können, etwa in Folge von Änderungen im Straßennetz, der Umgebung, der Bevölkerungsanzahl oder im Verkehrsverhalten, in der Regel aber eher konstant bleiben bzw. sich entsprechend längerfristiger Trends entwickeln. Damit können auch mehrere Jahre zurückliegende Erhebungen noch hinreichend aussagekräftig sein, wenn keine greifbaren Anhaltspunkte für erhebliche Abweichungen bestehen (vgl. BayVGH, B.v. 19.4.2022 - 11 ZB 21.1079 - juris Rn. 37). Dienen Verkehrszahlen - wie hier - der Zuordnung zu Belastungsbereichen nach Nr. 2.3.3 der ERA 2010, ist zudem zu bedenken, dass die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen nach der Konzeption der ERA 2010 keine harten Trennlinien sind und je nach Ausprägung weiterer Kriterien, wie etwa der Schwerverkehrsstärke oder der Fahrbahnquerschnitte, von der für die Regel für einen bestimmten Belastungsbereich vorgesehenen Führungsform abgewichen werden kann. Mit anderen Worten kommt der Kraftfahrzeugstärke ggf. nur beschränkte Bedeutung zu, was die Anforderungen an die Genauigkeit und Aktualität der Daten herabsetzen kann. Schließlich begegnet die klägerische Forderung, auf die Erkenntnisse zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung abzustellen, insoweit praktischen Bedenken, als die Einrichtung von Radfahrstreifen die verkehrliche Situation an den betroffenen Straßen spürbar verändert und insbesondere zu einer räumlichen Verlagerung des Kfz-Verkehrs führen kann. Somit bedürfen die danach erhobenen Zahlen jedenfalls der Interpretation, wenn daraus Rückschlüsse auf die Zuordnung zu den Belastungsbereichen nach der ERA 2010 gezogen werden sollen.

19
Hier hat die Beklagte, wie vom Verwaltungsgericht dargelegt, zur Ermittlung der Kraftfahrzeugstärke in der E.straße zum einen die Verkehrsmengenkarte 2019 herangezogen. Daraus ergibt sich ein durchschnittlicher werktäglicher Verkehr von 26.000 Kfz, woraus nach einer fachlich allgemein anerkannten Faustformel, wie von der Beklagten in der mündlichen Verhandlung ausgeführt, auf eine Belastung in der Spitzenstunde von etwa 2.600 Kfz (10%) geschlossen werden könnte. Zudem hat die Beklagte sich auf eine Verkehrszählung vom 5. Juli 2018 gestützt, bei der ein Tagesverkehr von 26.240 Kfz und eine Spitzenstundenbelastung von 2.125 Kfz ermittelt wurden. Damit verfügte die Beklagte zum Zeitpunkt der verkehrsrechtlichen Anordnung über Zahlen, die eine hohe Konstanz der Verkehrsstärke nahelegen und - ausgehend von einer vierspurigen Straße und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h - deutlich auf eine Zuordnung zum Belastungsbereich III nach der ERA 2010 verweisen (vgl. Nr. 2.3 ERA 2010, Bild 8 und Tabelle 8). Anhaltspunkte für eine erhebliche Änderung der Verkehrsstärke zwischen diesen Erhebungen und dem Erlass der verkehrsrechtlichen Anordnung sind weder greifbar noch substantiiert vom Kläger dargelegt worden.

20
Zudem hat die Beklagte in der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht neuere Zahlen vorgelegt, u.a. das Ergebnis einer Verkehrszählung vom 22. Juli 2021. Daraus ergibt sich in der E.straße ein Tagesverkehr von 16.650 Kfz und eine Belastung in der Spitzenstunde von 1.380 Kfz. Dies lässt - bei Berücksichtigung der zwischenzeitlich erfolgten Einrichtung der Radfahrstreifen - nicht den Schluss zu, dass die Zuordnung zum Belastungsbereich III ungerechtfertigt wäre. Gleiches gilt für das Ergebnis der im Zulassungsverfahren genannten Detektorenauswertung vom 9. März 2022.

21

b) Soweit der Kläger die Tragfähigkeit der Daten, welche die Beklagte in der mündlichen Verhandlung genannt hat, und allgemein der durch Detektorenauswertung erhoben Zahlen in Frage stellt, greift dies nicht durch. Pauschales Bestreiten, wie es hier im Raum steht, gibt regelmäßig keinen Anlass, im Ausgangspunkt plausible Erkenntnisse eines fachlich anerkannten Gutachterbüros anzuzweifeln (vgl. OVG NW, U.v. 13.5.2015 - 11 D 7/12.AK - juris Rn. 147). Nichts anderes kann gelten, wenn eine an Recht und Gesetz gebundene, mit technischem Sachverstand ausgestattete Behörde selbst Zahlen nach einem etablierten Verfahren erhebt (vgl. zur Verwertbarkeit von gutachterlichen Stellungnahmen behördenangehöriger Sachverständiger BVerwG, U.v. 15.4.1964 - V C 45.63 - BVerwGE 18, 216 = juris Rn. 27; B.v. 28.7.2022 - 7 B 15.21 - juris Rn. 25). Danach vermag allein das pauschale Bestreiten des Klägers die Ergebnisse der Zählung in der E.straße am 22. Juli 2021, die von einem u.a. auf Verkehrserhebungen spezialisierten Ingenieurbüro vorgenommen wurde, nicht in Frage zu stellen. Wenn der Kläger mit Schriftsatz vom 19. April 2022 allgemeine Anfragen an die Ermittlung der Verkehrsbelastung per Detektor stellt, kann dies die so erhobenen Zahlen ebenfalls nicht in Zweifel ziehen, zumal die Beklagte deren Funktionsweise und Aussagekraft mit Schriftsatz vom 19. Mai 2022 nachvollziehbar erläutert hat.

22
c) Der Verweis des Klägers auf eine eigene Zählung vom 21. Februar 2022 für die E.straße ist von vornherein nicht geeignet, die Aussagekraft der von der Beklagten erhobenen Zahlen zu erschüttern. Wie diese zutreffend einwendet, bemisst sich die Kraftfahrzeugverkehrsstärke gemäß den ERA 2010 nach der Belastung in der werktäglichen Spitzenstunde für den Fahrbahnquerschnitt, also der Summe in beide Richtungen (vgl. ERA 2010 S. 19; Anhang 1 Formblatt A 3). Diese Zahlen hat der Kläger aber nicht ermittelt, sondern nur in eine Richtung - stadteinwärts - gezählt, so dass seine Erhebung die Annahmen der Beklagten bereits aus diesem Grund nicht in Zweifel zu ziehen vermag.

23
d) Abgesehen davon, dass das Zulassungsvorbringen insoweit kaum dem Darlegungsgebot (§ 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO) genügt, greifen nach den vorgenannten Grundsätzen auch die auf die R. Straße sowie die T.straße bezogenen Einwände nicht durch.

24
Zur Ermittlung der Kraftfahrzeugstärke in der R. Straße hat die Beklagte die Verkehrsmengenkarte 2019 herangezogen, aus der sich ebenfalls ein durchschnittlicher werktäglicher Verkehr von 26.000 Kfz ergibt. Zudem hat sie sich auf eine Verkehrszählung vom 16. Mai 2017 gestützt, die für den hier maßgeblichen Abschnitt eine Spitzenstundenbelastung von 2.038 Kfz ausweist. Niedrigere Zahlen aus Detektorenauswertungen in den Jahren 2020 und 2021 hat die Beklagte hingegen nachvollziehbar nicht als maßgeblich für die in die Zukunft gerichtete Prognose zukünftigen Verkehrs angesehen, weil die Verkehrsströme durch die Corona-Pandemie sowie Baustellen verzerrt würden. Damit verfügte die Beklagte im Zeitpunkt der Anordnung über eine hinreichende Tatsachengrundlage, die - ausgehend von einer vierspurigen Straße und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h - eine Zuordnung zum Belastungsbereich III nach der ERA 2010 zuließ (vgl. Nr. 2.3 ERA 2010, Bild 8 und Tabelle 8). Anhaltspunkte für eine erhebliche dauerhafte Änderung der Verkehrsstärke zwischen diesen Erhebungen und dem Erlass der verkehrsrechtlichen Anordnung sind weder greifbar noch substantiiert vom Kläger dargelegt worden. Die in der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht sowie im Zulassungsverfahren von der Beklagten vorgelegten Zahlen lassen bei Berücksichtigung der zwischenzeitlich erfolgten Einrichtung des Radfahrstreifens nicht den Schluss zu, dass die Zuordnung zum Belastungsbereich III ungerechtfertigt wäre. Zudem hat die Beklagte vor dem Verwaltungsgericht ausgeführt, die Einrichtung von Schutzstreifen für den Radverkehr, wie die ERA 2010 sie in der Regel für den Belastungsbereich II vorsehen, als Alternative geprüft zu haben. Schutzstreifen sind durch Leitlinien, mithin unterbrochene Linien (Zeichen 340 nach lfd. Nr. 22 der Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO) markiert und dürfen bei Bedarf überfahren werden, führen also nur zu einer Teilseparation von Rad- und motorisiertem Verkehr. Sie schützen den Radverkehr daher nicht in gleicher Weise wie ein Radfahrstreifen. Dazu hat die Beklagte vorgetragen, diese Lösung aufgrund des ungünstigen Fahrbahnquerschnitts von 12,50 m Breite verworfen zu haben. Diesen Erwägungen ist der Kläger nicht entgegengetreten.

25
Zur Ermittlung der Verkehrsstärke in der T.straße hat die Beklagte die Verkehrsmengenkarte 2019 herangezogen, aus der sich ein durchschnittlicher werktäglicher Verkehr von 12.000 Kfz ergibt. Zudem hat sie sich auf Detektorenauswertungen vom Oktober 2020 und Juni 2021 gestützt, die eine

Spitzenstundenbelastung von 953 bzw. 923 Kfz ausweisen. Ausgehend von diesen Zahlen sowie von einer zweispurigen Straße und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h hat die Beklagte eine Zuordnung zum Übergangsbereich zwischen den Belastungsbereichen II und III vorgenommen. Die Einrichtung eines Schutzstreifens hat sie, wie vor dem Verwaltungsgericht dargelegt, als Alternative geprüft, aber u.a. aufgrund einer Tendenz zum Belastungsbereich III sowie ungünstiger Rahmenbedingungen im Seitenraum verworfen. Diesen Erwägungen, die das Verwaltungsgericht nicht beanstandet hat, ist der Kläger nicht entgegengetreten. Die in der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht sowie die im Zulassungsverfahren von der Beklagten genannten Zahlen geben keinen Anhalt für eine fehlerhafte Einschätzung der Verkehrsbelastung. Den im Antrag auf Zulassung der Berufung genannten Zahlen aus dem Jahr 2013 hat weder die Beklagte noch das Verwaltungsgericht maßgebende Bedeutung beigemessen, sondern diese allenfalls ergänzend zu neueren Zahlen herangezogen. Auf die vom Kläger in den Raum gestellte Frage, inwieweit diese Zahlen noch eine hinreichend aktuelle Datengrundlage bieten, kam es danach bereits nicht an.

26
3. Die Rüge, die Beklagte habe ermessensfehlerhaft nicht berücksichtigt, dass die Radwege an der Elisen- und T.straße auf den existierenden Fußgängerwegen hätten verwirklicht werden können, führt ebenfalls nicht zur Zulassung der Berufung.

27
Wenn das Verwaltungsgericht ausführt, es sehe keine Veranlassung, die Alternativenbewertung fachlich in Frage zu stellen, insbesondere was die Kombination eines Fuß- und Radwegs betreffe, bezieht es sich ersichtlich auf die Klageerwiderung der Beklagten, auf die es nach § 117 Abs. 5 VwGO verwiesen hat. Die Beklagte hatte mit Blick auf die E.straße ausgeführt, aufgrund eines hohen Fußgängerbetriebs im Bereich des Alten Botanischen Gartens und im weiteren Umfeld des Hauptbahnhofs, der Anfahrt von Touristenbussen an der Nordseite, einer hochfrequentierten Querung am L.platz sowie Lade- und Liefervorgängen an der Südseite stehe nicht ausreichend Raum für Radverkehr auf den vorhandenen Gehwegen zur Verfügung. Diese Erwägungen leuchten ohne Weiteres ein. Im Übrigen hat die Beklagte im Zulassungsverfahren unter Bezugnahme auf fachliche Standards nachvollziehbar vertiefend dargelegt, dass die Einrichtung von getrennten Geh- und Radwegen auf den bestehenden Fußgängerwegen angesichts deren geringer Breite offensichtlich ausscheidet. Sollte das Zulassungsvorbringen auch auf eine gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr, also auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg (Zeichen 240 der Anlage 2 zur StVO) zielen, ist dies bereits angesichts der geringen nutzbaren Wegbreite und der von der Beklagten am 5. Juli 2018 ermittelten, aber auch der vom Kläger gezählten Radfahrer in der Spitzenstunde offenkundig ausgeschlossen (vgl. Nr. 3.6 ERA 2010). Inwieweit Radfahrer die Gehwege vorschriftswidrig benutzen, ist dabei entgegen der Ansicht des Klägers unerheblich.

28
Für die T.straße gilt nichts anderes. Hierfür hat die Beklagte vor dem Verwaltungsgericht auf eine sehr intensive Seitenraumnutzung u.a. durch Lade- und Lieferverkehr sowie Bushaltestellen und eine hohe Anzahl von Fußgängern wie Radfahrern verwiesen, was einer gemeinsamen Nutzung der vorhandenen Gehwege durch Rad- und Fußgängerverkehr entgegenstehe. Dies ist, auch mit Blick auf die in der Sitzungsvorlage zur Evaluation des Verkehrsversuchs genannten Fußgänger- und Radfahrerzahlen, nachvollziehbar. Im Zulassungsverfahren hat die Beklagte unter Verweis auf die vorgenannten Standards gleichfalls plausibel ausgeführt, dass auch die Einrichtung getrennter Geh- und Radwege auf dem vorhandenen nördlichen Fußgängerweg, wie sie dem Kläger vor Augen steht, angesichts dessen geringer Breite offenkundig ausscheidet.

29
4. Soweit der Kläger auf ein seines Erachtens bestehendes Missverhältnis zwischen den durch die Einrichtung der Radfahrstreifen begünstigten Radfahrern und den dadurch benachteiligten Autofahrern hinweist, spricht er bereits kein qualifiziertes Interesse an, dessen gerechte Abwägung er nach den o.g. Grundsätzen verlangen könnte, sondern allein das allgemeine Interesse von Autofahrern, in ihrer Freiheit möglichst wenig beschränkt zu werden.

30
5. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO. Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 47 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3, § 52 Abs. 1, Abs. 2 GKG i.V.m. der Empfehlung in Nr. 46.15 des Streitwertkatalogs für die

Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013. Der Senat hält es dabei mit dem Verwaltungsgericht für angemessen, hier vier verkehrsrechtliche Anordnungen im Sinne des Streitwertkatalogs als Verfahrensgegenstand zu Grunde zu legen. Die T.straße ist eine Einbahnstraße. Hinsichtlich der R. Straße hat der Kläger die Einrichtung von Radfahrstreifen in beiden Fahrtrichtungen angefochten, hinsichtlich der E.straße hingegen nur in Richtung stadteinwärts.

31
6. Dieser Beschluss, mit dem die Entscheidung des Verwaltungsgerichts rechtskräftig wird (§ 124a Abs. 5 Satz 4 VwGO), ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO; § 68 Abs. 1 Satz 5, § 66 Abs. 3 Satz 3 GKG).