



**OBERVERWALTUNGSGERICHT**  
**DES LANDES SACHSEN-ANHALT**



## **Beschluss**

In der Verwaltungsrechtssache



**Klägers und  
Antragsgegners,**

**g e g e n**

die **Stadt Halle (Saale)**, vertreten durch den Oberbürgermeister,  
Marktplatz 1, 06108 Halle (Saale),

**Beklagte und  
Antragstellerin,**

**w e g e n**

Straßenverkehrsrechts; Radwegbenutzungspflicht  
- Antrag auf Zulassung der Berufung -

hat das Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt - 3. Senat - am 13. April  
2023 beschlossen:

Der Antrag auf Zulassung der Berufung  
gegen das Urteil des Verwaltungsge-  
richts Halle - 1. Kammer - vom 19. No-  
vember 2021 wird abgelehnt.

Die Beklagte trägt die Kosten des Zulassungsverfahrens.

Der Streitwert für das Zulassungsverfahren wird auf 5.000,00 Euro festgesetzt.

### **G r ü n d e :**

I. Der zulässige Antrag der Beklagten, die Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Halle - 1. Kammer - vom 19. November 2021 zuzulassen, hat in der Sache keinen Erfolg.

1. Die von der Beklagten geltend gemachten ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit der angefochtenen Entscheidung im Sinne des § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO rechtfertigen die Zulassung der Berufung nicht.

„Ernstliche Zweifel“ an der Richtigkeit der angefochtenen Entscheidung bestehen nur dann, wenn ein einzelner tragender Rechtssatz oder eine erhebliche Tatsachenfeststellung mit schlüssigen Gegenargumenten in Frage gestellt wird (BVerfG, Beschluss vom 23. Juni 2000 - 1 BvR 830/00 - juris). Da gemäß § 124a Abs. 4 Satz 4, Abs. 5 Satz 2 VwGO der Zulassungsgrund zudem in der gebotenen Weise darzulegen ist, erfordert dies, dass sich der Zulassungsantrag substantiiert inhaltlich mit den Gründen der angegriffenen Entscheidung auseinandersetzt und unter anderem konkret ausgeführt wird, dass die erhobenen Einwände entscheidungserheblich sind (OVG LSA in ständiger Rechtsprechung, etwa Beschluss vom 3. Januar 2007 - 1 L 245/06 - juris Rn. 3 m.w.N). Dabei reicht es nicht aus, wenn Zweifel lediglich an der Richtigkeit einzelner Rechtssätze oder tatsächlicher Feststellungen bestehen, auf welche das Urteil gestützt ist. Diese müssen vielmehr zugleich Zweifel an der Richtigkeit des Ergebnisses begründen (BVerwG, Beschluss vom 10. März 2004 - 7 AV 4.03 - juris).

Hieran gemessen erwecken die mit der Zulassungsschrift erhobenen Einwände keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit der angefochtenen Entscheidung.

Die Beklagte macht geltend, dass das Verwaltungsgericht auf der Tatbestandsebene nicht alle von der Beklagten vorgetragene Aspekte bei der Beurteilung einer an § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO i.V.m. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO zu messenden Gefahrenlage hinsichtlich der Gudrun-Goeseke-Straße gewürdigt habe. Sie habe weder die Verkehrsbelastung noch die von ihr vorgetragene Erwägungen zum Verkehrsablauf und zur Verkehrssicherheit berücksichtigt. Dies trifft nicht zu.

Die Beklagte wendet zwar zutreffend ein, dass das Verwaltungsgericht die Daten der Verkehrszählung aus dem Jahr 2017 unberücksichtigt gelassen hat. Hinsichtlich der Verkehrsbelastung hat das Verwaltungsgericht allerdings die zuletzt von der Beklagten mit Schriftsätzen vom 20. September 2019 (vgl. dort S. 2 [4. Absatz]) und 7. Oktober 2021 (vgl. dort S. 3 [1. Absatz]) übermittelte Datenlage der manuellen Verkehrszählung vom

3. Juli 2019 im Tatbestand seiner Entscheidung wiedergeben (vgl. Urteilsabdruck S. 4 [vorletzter Absatz]). Weshalb die weniger aktuelle Datenlage aus dem Jahr 2017 demgegenüber heranzuziehen sein soll, trägt die Beklagte nicht vor. Im Übrigen kann einer im Verwaltungsvorgang enthaltenen verwaltungsinternen E-Mail vom 6. Februar 2018 entnommen werden, dass die aus der Video-Zählung vom 15. Oktober 2017 ermittelten Ergebnisse „durch weitere Untersuchungen nicht abgesichert [...]“ und „dem Klageweg nicht zugänglich [seien]“. Hierzu verhält sich die Zulassungsbegründung nicht.

Der Einwand der Beklagten, das Verwaltungsgericht sei in seiner Entscheidung unzutreffend davon ausgegangen, dass aktuelle Daten einer Verkehrszählung nicht vorlägen, greift ebenfalls nicht durch. Das Gericht hat seiner Entscheidung die aktuellste Datenlage vom Juli 2019 zugrunde gelegt (s.o.). Dem steht auch nicht entgegen, dass das Gericht die von der Beklagten vorgenommene Einordnung der (Auto-)Verkehrsbelastung der Gudrun-Goeseke-Straße in die Stufe III mit der Begründung verneint, dass die Zahlen aus der Verkehrszählung 2011 nicht annähernd zeitnah erhoben worden seien bzw. zu einem Zeitpunkt als die streitbefangene Straße noch nicht vorhanden und die Ludwig-Wucherer-Straße noch nicht verkehrsberuhigt gewesen sei. Denn die Beklagte zeigt nicht zulassungsbegründend auf, dass bei der Entscheidung zugrunde gelegten Verkehrsbelastung der vom Verwaltungsgericht für zulässig erachtete Mischverkehr ausgeschlossen ist. Sie legt weder dar, dass die Einordnung in die Belastungsstufe III eine Trennung des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr zwingend erfordert, noch zeigt sie auf, dass eine Einordnung der streitbefangenen Verkehrsanlage in den Belastungsbereich II von vornherein ausscheidet.

Es trifft zwar zu, dass nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Ausgabe 2010 - im Folgenden: ERA 2010) bei zweistreifigen Stadtstraßen - wie der vorliegenden - die Belastungsstufe III bei einer Verkehrsbelastung von 1.000/1.100 Kfz in der Spitzenstunde (Verkehrszählung vom 3. Juli 2019: die Fahrspuren benutzen in der Spitzenstunde jeweils 500 bis 550 Verkehrsteilnehmer) in Betracht gezogen werden kann. Die Empfehlungen sprechen jedoch allein davon, dass im Belastungsbereich III das Trennen des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr erforderlich sein kann und Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn nur bei günstigen Rahmenbedingungen, ggf. mit Schutzstreifen oder flankierenden Maßnahmen zur Anwendung kommen soll (vgl. ERA 2010, Ziff. 2.3.1, S. 20). Hierzu verhält sich die Zulassungsbegründung nicht.

Zudem schließt die Verkehrsbelastung von 1.000/1.100 Kfz in der Spitzenstunde eine Einordnung in die Belastungsstufe II auch unter Berücksichtigung einer erlaubten Geschwindigkeit von 50 km/h nicht von vornherein aus. Auf dem Bild 7 der Ziff. 2.3.1 ERA 2010 werden dem Belastungsbereich II Geschwindigkeiten zwischen 30 bis 50 km/h und Verkehrsbelastungen zwischen 800 bis 1.200 Kfz/h zugeordnet. Die in das Schaubild eingezeichnete, in ihren Grenzen schwammige, graue Trennlinie zwischen den Belastungsbereichen erlaubt den Schluss, dass bei einer Verkehrsbelastung von 1.000/1.100 Kfz/h und erlaubten Geschwindigkeit von 50 km/h eine Zuordnung in die Belastungsstufe II - entgegen der Darstellung der Beklagten - nicht ohne Weiteres ausscheidet, zumal

Ziff. 2.3.1 ERA 2010 selbst beschreibt, dass die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen keine harten Trennlinien sind und deshalb in begründeten Fällen von diesen Zuordnungen abgewichen werden kann.

Im Übrigen geht die Zulassungsbegründung nicht auf die Berücksichtigung nichtbenutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen bei der Ermittlung von Belastungsstärken ein, die das Verwaltungsgericht bei seiner Entscheidung in den Blick genommen hat (vgl. Urteilsabdruck S. 7 [2. Absatz]). Die Beklagte selbst hat erstinstanzlich mit ihrer Klageerwidern vom 20. März 2019 Auszüge eines Leitfadens zur Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht in Mainz von Jonas Klöpfer vorgelegt, die die Bedeutung von vorhandenen nichtbenutzungspflichtigen Verkehrsanlagen bei der Ermittlung der Belastungsstärken und der Zulässigkeit von sog. Mischverkehr unterstreichen. Darin wird unter der Überschrift „Ermittlung der Belastungsstärken nach Kap. 2.3.3 und 3.1 ERA“ u.a. ausgeführt (vgl. S. 11f.):

„Die ERA liefert in den Kap. 2.3.3 in Form von Diagrammen Richtwerte für zulässige Verkehrsstärken, bei denen unter bestimmten Bedingungen Mischverkehr auf der Fahrbahn möglich ist (siehe dazu Abb. 1, 2 und 3 des Leitfadens). Dabei ist von Belang, ob eine nichtbenutzungspflichtige Radverkehrsanlage (Schutzstreifen, nichtbenutzungspflichtiger Radweg, Gehweg mit Radverkehrsfreigabe) vorhanden ist oder nicht. Sind nichtbenutzungspflichtige Radverkehrsanlagen vorhanden, sind deutlich höhere Kfz-Verkehrsstärken zulässig, da davon ausgegangen wird, dass langsame und schutzbedürftige Radfahrer von sich aus den nichtbenutzungspflichtigen Radweg nutzen, durchschnittliche Radfahrer auf der Fahrbahn jedoch noch nicht gefährdet sind. Untersuchungen der Bundesanstalt für Verkehrswesen (BASt) zufolge nutzen ca. 90% der rechts fahrenden Radfahrer unabhängig von der Benutzungspflicht vorhandene bauliche Radwege und Radfahrstreifen.

Da im Rahmen der Radwegebenutzungspflicht bei einer möglichen Aufhebung benutzungspflichtiger Radwege die Radverkehrsanlagen als nichtbenutzungspflichtige Radwege in der Regel weiterhin bestehen, können von vornherein größere Werte (Fall II des Diagramms) angesetzt werden. Im Falle von zweistreifigen Straßen ist beispielsweise bei 50 km/h und ca. 1.000 Kfz/h eine Radwegebenutzungspflicht unbegründet.

Noch höhere Belastungsstärken sind gemäß Kap. 2.3.3 bei geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung möglich. In diesem Fall ist eine Bewertung der zulässigen Kfz-Belastung nach Fall III möglich. Weitere Bedingung ist, dass ein Schutzstreifen markiert ist und/oder ein Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ als zusätzliches Angebot besteht. Erfüllt ein Straßenraum all diese Bedingungen, kann im Fall von zweistreifigen Straßen bei 50 km/h noch bei einer Belastungsstärke von 1.800 Kfz/h auf eine Radwegebenutzungspflicht verzichtet werden bzw. ist diese im Umkehrschluss unbegründet. [...]“.

Soweit die Beklagte in diesem Zusammenhang aufgrund der geringen Fahrbahnbreite der Gudrun-Goeseke-Straße von 6,50 m zur Rechtfertigung der Trennung des Rad- und Kraftfahrzeugverkehrs auf Ziff. 6.1.7.2 der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Ausgabe 2006 - im Folgenden: RAST 06) bzw. Ziff. 3.1 ERA 2010 verweist, führt dies zu keiner anderen Betrachtung.

In Ziffer 6.1.7.2 RAST 06 wird zur Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (sog. Mischverkehr) ausgeführt:

„Auf verkehrsarmen Straßen und auf Straßen mit geringen Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr (z. B. Tempo-30-Zonen) kann der Radverkehr im Allgemeinen komfortabel und hinreichend sicher auf der Fahrbahn fahren. Auf anderen Straßen sind Maßnahmen zu prüfen, um Sicherheit und Komfort der Fahrbahnnutzung zu erhöhen. Dazu gehören u. a.

- verstärkte Vorsorge, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird,

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Grundsätzlich eignen sich Fahrbahnbreiten bis 6,00 m bei geringen Verkehrsstärken bis 500 Kfz/h und Fahrbahnbreiten von über 7,00 m bis zu mittleren Verkehrsstärken von 800 Kfz/h bis 1 000 Kfz/h und einem Schwerverkehrsanteil von 6 %. Bei einem Geschwindigkeitsniveau < 50 km/h und geringerem oder fehlendem Schwerverkehr können die o. g. Verkehrsstärken im Einzelfall überschritten werden. Zweistreifige Fahrbahnen mit Fahrstreifenbreiten zwischen 3,00 m und 3,50 m sind in Bezug auf den Vorbeifahr-/Nebeneinanderfahrfall Pkw/Fahrrad als kritisch einzustufen, da hier das Überholen von Radfahrern bei Gegenverkehr nur ohne Einhaltung von Sicherheitsabständen möglich ist. Für die gemeinsame Führung von Rad- und motorisierten Verkehr sind sie deshalb lediglich bei geringen Verkehrsstärken und niedrigem Geschwindigkeitsniveau geeignet. Beeinträchtigungen durch Halte-, Lade- oder Liefervorgänge auf der Fahrbahn sind durch zeitliche Regelungen in Grenzen zu halten. Kontrollen sollen sicherstellen, dass die Regelungen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs eingehalten werden.“

Ziff. 3.1 ERA 2010 bestimmt u.a.:

„Die Verträglichkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist neben der Kraftfahrzeugstärke und -geschwindigkeit auch von der Fahrbahnbreite abhängig. Problematisch ist Mischverkehr mit Breiten zwischen 6,00 und 7,00 m bei Kraftfahrzeugverkehrsstärken über 400 Kfz/h. Bei geringeren Fahrbahnbreiten ist Mischverkehr bis zu einer Kraftfahrzeugstärke von 700 Kfz/h verträglich, weil der Radverkehr im Begegnungsfall Kfz-Kfz nicht überholt werden kann. Bei Fahrbahnbreiten von 7,00 m und mehr

kann im Begegnungsfall mit ausreichendem Sicherheitsabstand überholt werden [...]“.

Ausgangspunkt der jeweiligen Betrachtung ist, dass im sog. Mischverkehr bei einer Fahrbahnbreite zwischen 6,00 und 7,00 m im Begegnungsfall Kfz-Kfz Fahrradfahrer nicht unter Einhaltung des Sicherheitsabstands überholt werden kann, d.h. der Mischverkehr im Vorbeifahr-/Nebeneinanderfahrfall Kfz/Fahrrad als kritisch eingestuft wird und eine Gefährdungslage zu bejahen ist. Demgegenüber hat das Verwaltungsgericht einen Begegnungsfall Kfz/Kfz bzw. Vorbeifahr-/Nebeneinanderfahrfall Kfz/Fahrrad und eine damit einhergehende besondere Gefährdungslage trotz der vorliegenden Fahrbahnbreite von 6,50 m verneint, indem es aufgrund der durchgezogenen weißen Linie zwischen den Fahrstreifen von einem generellen Überholverbot ausgegangen ist (vgl. Urteilsabdruck, S. 7). Hiergegen ist auch unter Berücksichtigung der Einwendungen der Beklagten nichts zu erinnern.

Die Beklagte teilt zunächst selbst unter Verweis auf ein Urteil des Oberverwaltungsgerichts für das Land Mecklenburg-Vorpommern, das eine Verkehrssituation im Belastungsbereich II bei einer Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde von 700 Kfz zum Gegenstand hatte, die Einschätzung, dass man wegen der Verringerung der Gefahr von riskanten Überholmanövern aufgrund der durchgehenden Linie in Entsprechung zu den Wertungen der ERA 2010 ebenfalls (wie auf weniger als 6,00 m breiten Fahrbahnen) von einer Verträglichkeit des Mischverkehrs auf der Fahrbahn ausgehen könnte (Urteil vom 29. Oktober 2019 - 1 LB 505/15 - juris Rn. 42). In der Folge wendet sie jedoch unter Bezugnahme auf vorgenannte Entscheidung ein, dass daneben gleichwohl eine nicht von der Hand zu weisende Gefahr bestünde, dass es trotz der Existenz einer durchgehenden Linie und dadurch bedingtem nicht mehr vorhandenem Sicherheitsabstand zum Radfahrer zu gefährlichen Überholvorgängen kommen werde, etwa durch teilweises Überfahren der Linie auch bei Gegenverkehr unter Inkaufnahme unzureichender Sicherheitsabstände nicht nur zum Radfahrer, sondern auch zum Gegenverkehr (vgl. OVG MV, Urteil vom 29. Oktober 2019, a.a.O. Rn. 43). Diese von einem ordnungswidrigen Verhalten der Kraftfahrzeugführer ausgehende Argumentation ist für sich betrachtet nachvollziehbar, weil nicht ohne Weiteres ausgeschlossen werden kann, dass „ungeduldige Kraftfahrzeugführer“ gleichwohl zu verkehrswidrigen Überholvorgängen ansetzen. Hierbei unberücksichtigt bleibt jedoch die vorliegende Wertung des Verwaltungsgerichts, dass die konkreten örtlichen Verhältnisse der Gudrun-Goeseke-Straße eine das allgemeine Risiko erheblich übersteigende Gefahrenlage nicht erwarten lasse. So sei die Straße nur 170 m kurz, trotz ihres an einer Stelle kurvigen Verlaufs auch angesichts ihres hervorragenden Ausbauszustands gut einsehbar, (beidseitig) lichtenlagengeregelt und erlaube keine zügige ununterbrochene Durchfahrt bzw. ein Befahren mit erhöhter Geschwindigkeit (vgl. Urteilsabdruck S. 6 [2. Absatz]). Hiernach sind bereits ordnungswidrige Überholvorgänge weniger wahrscheinlich, weil die Kraftfahrzeugführer weder eine ausreichende Strecke zur Verfügung haben noch fortgesetzt über die ausreichende Geschwindigkeit verfügen, um einen - angesichts fehlenden Sicherheitsabstandes - ordnungswidrigen Überholvorgang einzuleiten und abzuschließen.

Soweit die Beklagte zur weiteren Begründung unter Bezugnahme auf die vorzitierte obergerichtliche Rechtsprechung darauf verweist, dass die ERA selbst davon ausgehe, dass Mischverkehr bei geringeren (Straßen-)Breiten als 6,00 m nur bis zu einer Kraftfahrzeugverkehrsstärke von 700 Kfz/h verträglich sei (vgl. OVG MV, Urteil vom 29. Oktober 2019, a.a.O. Rn. 43), fehlt es an der Auseinandersetzung mit der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung, das die Verträglichkeit auch deshalb bejaht hat, weil nichtbenutzungspflichtige Radverkehrsanlagen vorhanden seien (siehe obige Darstellung) und die weiteren örtlichen Verhältnisse der Gudrun-Goeseke-Straße eine das allgemeine Risiko übersteigende Gefahrenlage ausschließen würden. Weshalb das Vorhandensein nichtbenutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen bei der Ermittlung von Belastungsstärken von Straßen dann ohne Belang sein soll, wenn auf diesen Radfahrer wegen der Nichteinhaltung des Sicherheitsabstands nicht überholt werden dürfen, legt die Zulassungsbegründung weder dar noch liegt dies für den Senat auf der Hand. Vielmehr ist auch insoweit - wie vom Verwaltungsgericht angenommen - zu erwarten, dass ein Großteil der Radfahrer - insbesondere die schutzbedürftigen - nach wie vor die vorhandenen Radverkehrsanlagen benutzen, was das Risiko ebenfalls minimiert.

Hinsichtlich des Einwands der Beklagten, zusätzlich gehe mit den jeweiligen Abbiegespuren vor den Ampelanlagen ein regelmäßiger Fahrstreifenwechsel einher, der eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer bei einem Verkehrsaufkommen der Belastungsstufen III/IV bedinge, fehlt es an der Darlegung, wie der Fahrradverkehr in den an die Gudrun-Goeseke-Straße anschließenden Straßen (Ludwig-Wucherer-Straße, Emil-Aberhalden-Straße) geregelt ist und ob bzw. inwieweit eine Nutzung der verschiedenen Fahrspuren durch den Fahrradverkehr überhaupt in Betracht kommt. Den vorliegenden Unterlagen kann dies nicht entnommen werden.

Im Übrigen weist der Senat zur Vermeidung weiterer Rechtsstreitigkeiten darauf hin, dass gefährliche Überholvorgänge - soweit sie darüber hinaus noch in Betracht zu ziehen sein sollten - durch das Verkehrszeichen 277.1 - Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Kraftfahräder mit Beiwagen - zusätzlich reduziert werden könnten. Dieses durch Art. 1 der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20. April 2020 in die Straßenverkehrsordnung aufgenommene Verkehrsschild soll in erster Linie dort zum Tragen kommen, wo enge Streckenabschnitte/Fahrbahnquerschnitte - wie hier - oder starke Gefälle/Steigungen bestehen und Fahrzeuge den Mindestüberholabstand von 1,50 m nicht einhalten können. Weshalb die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht der Anbringung dieses Verkehrszeichens vorgehen soll, ist für den Senat jedenfalls nicht ohne Weiteres ersichtlich.

2. Die Berufung ist nicht wegen der von der Beklagten geltend gemachten grundsätzlichen Bedeutung der Rechtssache zuzulassen.

„Grundsätzliche Bedeutung“ im Sinne von § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO besitzt eine Rechtssache nur dann, wenn zu erwarten ist, dass die Entscheidung im angestrebten Rechts-

mittelverfahren zur Beantwortung von entscheidungserheblichen konkreten Rechts- oder Tatsachenfragen beitragen kann, die eine über den Einzelfall hinausgehende Tragweite besitzen und die im Interesse der Rechtseinheit oder Weiterentwicklung des Rechts einer Klärung bedürfen (ständige Rechtsprechung, vgl. nur OVG LSA, Beschluss vom 18. Juni 2012 - 1 L 56/12 - juris Rn. 19 m.w.N.). Die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache ist gemäß § 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO zudem im Zulassungsantrag darzulegen. Dies erfordert, dass in der Antragsschrift eine konkrete rechtliche oder tatsächliche Frage „aufgeworfen und ausformuliert“ und im Einzelnen dargelegt wird, inwiefern die aufgeworfene Frage im Interesse der Rechtssicherheit, Vereinheitlichung oder Fortbildung des Rechts über den Einzelfall hinaus einer fallübergreifenden Klärung bedarf und im konkreten Fall entscheidungserheblich ist (vgl. Beschluss des Senats vom 4. November 2016 - 3 L 162/16 - juris Rn. 83 m.w.N.). Hierbei sind - neben der Sichtung und Durchdringung des Prozessstoffes, welche die Begründung erkennen lassen muss - die genannten Voraussetzungen für die Zulassung des Rechtsmittels in der Weise unter Auseinandersetzung mit der angefochtenen Entscheidung, der einschlägigen Rechtsprechung sowie unter Angabe der maßgeblichen tatsächlichen und/oder rechtlichen Überlegungen zu erläutern und aufzuarbeiten, dass das Berufungsgericht hierdurch in die Lage versetzt wird, anhand der Antragsschrift darüber zu befinden, ob die Zulassung des Rechtsmittels gerechtfertigt ist (OVG LSA, Beschluss vom 18. Februar 2011 - 1 L 3/11 - juris Rn. 19 m.w.N.).

Ausgehend von diesen rechtlichen Maßstäben hat die Beklagte eine grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache nicht in der gebotenen Weise dargelegt.

Die Beklagte wirft die Frage auf:

„Führt bereits eine durchgezogene Mittellinie auf einer Fahrbahn unabhängig von der Fahrbahnbreite, vom Gefälle und von der Verkehrsstärke oder anderen örtlichen Gegebenheiten zu einer Verneinung der von § 45 Abs. 9 StVO genannten Gefahrenlage, weil hierdurch ein Überholen rechtlich ausgeschlossen ist?“

Die Fragestellung ist bereits nicht entscheidungserheblich. Denn das Verwaltungsgericht hat ausgehend von den konkreten örtlichen Verhältnissen - Straße nur 170 m kurz, gut einsehbar angesichts ihres hervorragenden Ausbauszustands trotz ihres an einer Stelle kurvigen Verlaufs auch, (beidseitig) lichtenlagengeregelt, keine zügige ununterbrochene Durchfahrt bzw. ein Befahren mit erhöhter Geschwindigkeit möglich, Fahrbahnbreite, nichtbenutzungspflichtige Radverkehrsanlage (vgl. Urteilsabdruck S. 6 [2. Absatz], S. 7) - eine Gefahrenlage i.S.d. § 45 Abs. 9 StVO bei durchgezogener Mittellinie auf der Fahrbahn verneint.

3. Das Urteil des Verwaltungsgerichts leidet auch nicht an einem rechtserheblichen Verfahrensmangel im Sinne des § 124 Abs. 2 Nr. 5 VwGO.

Die Beklagte macht im Wesentlichen geltend, das Verwaltungsgericht habe bei der Überprüfung der Gefahrenlage nicht auf die von der Beklagten erstinstanzlich vorgelegten



aktuellen Verkehrszählwerte aus dem Jahr 2017 zurückgegriffen und damit entscheidungserheblichen Akteninhalt übergangen. Dies trifft - wie unter Ziffer 1 des Beschlusses dargestellt - nicht zu, da die aktuelleren Verkehrszählwerte, die im Urteil ihren Niederschlag gefunden haben, aus dem Jahr 2019 stammen. Im Übrigen ist festzustellen, dass die im Tatbestand der Entscheidung wiedergegebenen Verkehrszählwerte im Wesentlichen mit den im Jahr 2017 ermittelten Werten übereinstimmen (2017: 1.046 Kfz/Spitzenstunde, 2019: 1.000/1.100 Kfz/Spitzenstunde), so dass - ausgehend von der Rechtsauffassung des Gerichts, das neben der Verkehrsbelastung auch die weiteren konkreten örtlichen Verhältnisse in den Blick nimmt - schon nicht ersichtlich ist, dass die Entscheidung auf dem geltend gemachten Verfahrensfehler beruhen könnte.

Ausgehend von den durch das Verwaltungsgericht berücksichtigten Verkehrszählwerten aus dem Jahr 2019 verfängt schließlich der Einwand der Beklagten nicht, das Verwaltungsgericht sei seiner Pflicht nicht nachgekommen, den Sachverhalt von Amts wegen zu erforschen. Die Zulassungsbegründung legt nicht dar, dass diese Verkehrszählwerte aus dem Jahr 2019 keine zureichende Entscheidungsgrundlage sind.

II. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO.

III. Der Streitwertfestsetzung beruht auf den §§ 52 Abs. 2, 40, 47 GKG, wobei der Senat mit dem Verwaltungsgericht mangels genügender Anhaltspunkte für die Bestimmung des Streitwerts vom Auffangwert ausgeht.

IV. Der Beschluss ist unanfechtbar (§§ 124a Abs. 5 Satz 4, 152 Abs. 1 VwGO; §§ 68 Abs. 1 Satz 5, 66 Abs. 3 Satz 3 GKG).

