

Tatbestand

Der Kläger verlangt mit der vorliegenden Klage gegen die Entfernung von Absperrgittern im Verbindungsweg zwischen der Liebigstraße und dem Schneewittchenweg in Reinbek.

Die Liebigstraße befindet sich in einem Gewerbegebiet. Sie geht südlich von der Gutenbergstraße aus und endet in einem Wendehammer. Südlich daran schließt sich ein Areal an, in dem sich u. a. Kleingärten und ein Spielplatz befinden. Daran südlich schließt sich der Schneewittchenweg an, der durch Einfamilienhausbebauung gekennzeichnet ist und keine Durchgangsstraße darstellt. Zwischen der Liebigstraße und dem Schneewittchenweg besteht ein Verbindungsweg, der für die Benutzung durch Fahrradfahrer und Fußgänger freigegeben ist. Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die zur Akte gereichte Luftaufnahme nebst Kartenauszug (Bl. 25. d. A.) verwiesen. Bereits vor Anbringung der Absperrgitter war der Verbindungsweg schon durch das Zeichen 240 als gemeinsamer Rad- und Fußweg gekennzeichnet. Am nördlichen Ende des Weges zur Liebigstraße hin war der Weg zunächst durch zwei ca. 1 Meter hohe umlegbare Pfosten gegen ein Befahren mit Autos abgesichert. Die Beklagte gab an, die Pfosten seien manchmal umgelegt gewesen und hätten den Verkehr mit Autos auf dem Verbindungsweg dadurch nicht verhindert. Sie sah sich gehalten, die Pfosten durch die nunmehr vorhandenen Absperrgitter zu ersetzen, weil sie der Auffassung war, nur so ein Befahren des Verbindungsweges durch Kraftfahrzeuge zuverlässig verhindern zu können.

Am 22.08.2018 baute die Beklagte die Sperrpfosten ab und die streitgegenständlichen Absperrgitter auf. Die Sperrgitter sind derartig aufgebaut, dass sie einander schräg gegenüber liegend jeweils vom Wegesrand nahezu bis zur Mitte des Weges in diesen hineinragen. Zwischen den beiden Gittern liegt in Nord-Süd-Richtung ein Abstand von ca. 1,90 Metern, so dass ein Befahren mit Autos nicht möglich ist. Fußgänger und Radfahrer können den Weg passieren, müssen aber dabei um die Schrankenenden herumgehen oder -fahren. Wegen der Einzelheiten der Anlage wird auf die in der Akte befindlichen Fotos (Bl: 17 und 26 d. A. jeweils die oberen Fotos) verwiesen.

Der Kläger legte gegen die Anbringung der Sperrgitter mit Schreiben vom 04.09.2018 Widerspruch ein. Er fühle sich als Radfahrer durch die Absperrgitter beschränkt, indem er nunmehr die Gitter umfahren müsse. Diese seien rechtswidrig, weil sie nicht gem. § 45 Abs. 9 StVO zur Abwehr einer Gefahr zwingend geboten seien. Die Absperrgitter seien außerdem deswegen unzulässig, weil durch sie der Fußgängerverkehr von der Fahrbahn fernge-

halten werden dürfe, nicht aber der dem Kraftfahrzeugverkehr gleichgestellte Fahrradverkehr. Auch widerspreche die Anlage dem Radverkehrskonzept der Beklagten, wonach Fuß- und Radweg baulich zu trennen seien.

Mit Widerspruchsbescheid vom 20.02.2019 wies die Beklagte den Widerspruch als unbegründet zurück. Die Sperrgitter seien eine zulässige Verkehrseinrichtung gem. § 43 StVO, deren Anordnung gem. § 45 Abs. 9 StVO zwingend erforderlich gewesen sei. Die vordem dort aufgestellten Pfosten hätten den Verkehr mit Kraftfahrzeugen auf dem Verbindungsweg nicht ausreichend zuverlässig verhindert. Häufig sei einer der Pfosten flachgelegt gewesen, so dass es Autofahrern möglich gewesen sei, den Weg unerlaubt zu befahren. Das sei auch vielfach geschehen. Das Absperrgitter sei demgegenüber eine zuverlässigere Möglichkeit, das unerlaubte Befahren des Verbindungswegs zu verhindern. Eine übermäßige Behinderung des Fahrradverkehrs sei damit nicht verbunden, denn ein Durchfahren mit dem Fahrrad sei möglich. Es bestehe kein Recht, dies unter allen Umständen ungebremst tun zu können. Der Kläger könne die Umsetzung des Radverkehrskonzepts der Beklagten nicht verlangen. Es handele sich dabei lediglich um nicht bindende Empfehlungen, die zudem dem Kläger keine einklagbaren Rechte vermittelten.

Mit am 12.03.2019 eingegangener Klage begehrt der Kläger die Aufhebung der Sperrgitter. Er meint, diese seien keine Verkehrseinrichtungen im Sinne des § 43 Abs. 1 StVO. In dieser Vorschrift und in Anlage 4 zur StVO seien abschließend die zulässigen Verkehrseinrichtungen aufgeführt. Die hier von der Beklagten verwendeten Absperrgitter entsprächen diesen Vorgaben nicht und seien daher als Verkehrshindernisse illegal und müssten entfernt werden. Im Übrigen wiederholt und vertieft der Kläger zur Begründung der Klage sein Vorbringen aus dem Widerspruchsverfahren. Er beantragt,

die Anordnung zur Anbringung der Sperrgitter im Bereich des Verbindungsweges vom Schneewittchenweg zur Liebigstraße in Reinbek in Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 20.02.2019 aufzuheben und die Sperrgitter zu entfernen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie meint, bei den Sperrgittern handele es sich um zulässige Verkehrseinrichtungen gem. § 43 Abs. 1 StVO, die auch in der Ausführung nicht zu beanstanden seien. Sie seien auch erforderlich. Der Verbindungsweg zwischen Schneewittchenweg und der Liebigstraße sei

immer wieder mit Autos befahren worden, als er nur mit Sperrpfosten versehen gewesen sei. Diese seien häufiger umgelegt gewesen. Die Absicherung mit den Sperrgittern sei daher erforderlich gewesen.

Hinsichtlich des Sach- und Streitstands im Übrigen wird auf die zur Akte gereichten Schriftsätze nebst Anlagen und den beigezogenen Verwaltungsvorgang der Beklagten verwiesen. Die Beteiligten haben sich mit einer Entscheidung ohne mündliche Verhandlung einverstanden erklärt.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist unbegründet.

Sie ist als allgemeine Leistungsklage statthaft. Zwar ist sie als Anfechtungsklage erhoben worden und auch die Beklagte geht davon aus, dass die hier fraglichen Sperrgitter oder Schranken eine Allgemeinverfügung und damit einen Verwaltungsakt darstellen, gegen den der Kläger Widerspruch erheben konnte, den die Beklagte in der Sache beschied. Diese Annahme der Beteiligten ist jedoch unzutreffend. Die Aufstellung stellt keinen Verwaltungsakt im Sinne des § 106 LVwG dar, sondern ist ein Realakt. Die Errichtung einer Verkehrseinrichtung ist eine Allgemeinverfügung, die mit Widerspruch und Anfechtungsklage angreifbar ist, die Aufstellung anderer Gegenstände als Verkehrseinrichtungen im Verkehrsraum stellt demgegenüber einen mit der allgemeinen Leistungsklage zu überprüfenden Realakt dar. So liegt der Fall hier. Die hier in Rede stehende Absperranlage ist keine Verkehrseinrichtung im Sinne des § 43 StVO. Verkehrseinrichtungen sind danach u. a. Schranken und Absperrgeländer. Die vorhandenen Absperrungen sind weder das eine noch das andere: Schranken im Sinne des § 43 Abs. 1 Satz 1 StVO sind nach § 43 Abs. 3 Satz 1 in Verbindung mit Anlage 4 zur StVO zum Einen durchgehend rot-weiß gestreift zu gestalten zum Anderen nur als Einrichtung zur Kennzeichnung von Arbeits- oder Unfallstellen oder sonstigen vorübergehenden Hindernissen vorgesehen. Beides ist vorliegend nicht der Fall. Die Vorrichtungen weichen von der optischen Gestaltung von der Anlage 4 ab und sollen dauerhaft aufgestellt bleiben. Sie sind auch keine Absperrgeländer im Sinne des § 43 Abs. 1 Satz 3 StVO. Absperrgeländer sind von ihrer Funktion her dazu bestimmt, vor Abstürzen zu bewahren und Personen in bestimmte Richtungen zu lenken (OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 26.02.2014, 7 A 11038/13 – juris, Rn. 34; siehe auch die VwV des Innenministeriums des Landes Baden-Württemberg vom 11.06.1981 in der Fassung vom 15.04.1983, GABl. 1981, 729: „Sperrgeländer, die dazu dienen, das Betreten der Fahrbahn zu verhindern oder nur an bestimmten Stellen zuzulassen, sind Verkehrseinrichtungen i. S. des § 43

Abs. 1 StVO.[...]"). Die hier in Rede stehende Einrichtung soll keine Abstürze verhindern und auch nicht den Verkehr in bestimmte Richtungen lenken, sondern das Befahren des Verbindungsweges Autos unmöglich machen und darüber hinaus auch den Fahrradverkehr Abbremsen. Die Einrichtung hat auch deshalb nicht die Rechtsnatur einer Allgemeinverfügung, weil sie keine über die bereits bestehenden Anordnungen hinausgehende Regelung trifft. Der Verbindungsweg war bereits vorher durch das angebrachte Zeichen 240 ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer zugelassen. Der durch die Einrichtung auch faktisch ausgeschlossene Autoverkehr wird nicht durch die Absperreinrichtungen verboten, sondern er war auch vorher dort nicht erlaubt. Die Anlage dient daher nur der Durchsetzung einer bereits bestehenden Regelung. Entsprechen die eingesetzten Mittel nicht den Vorgaben des § 43 StVO und der Anlage 4 dazu und stellen sie keine eigenständigen Ge- oder Verbote dar, so sind sie keine Verkehrsregelungen und daher Realakte (OVG Rheinland-Pfalz, aaO.; Bayerischer VGH, Beschluss vom 04.09.2019, 11 ZB 19.1685 – juris, Rn. 25).

Der Kläger ist nach dem auf die allgemeine Leistungsklage entsprechend anzuwendendem § 42 Abs. 2 VwGO klagebefugt. Dazu muss er geltend machen, in seinen Rechten verletzt zu sein. Die Verletzung eines subjektiven Rechts muss jedenfalls möglich erscheinen. Der Kläger kann hier einen öffentlich-rechtlichen Folgenbeseitigungsanspruch geltend machen. Dieser Anspruch ist erfüllt, wenn ein hoheitlicher Eingriff vorliegt, der ein subjektives Recht des Betroffenen verletzt. Indem der Kläger durch die Schranken veranlasst wird, beim Befahren des Verbindungsweges mit dem Fahrrad abzubremsen, um zwischen den Schranken verschwenkt durchzufahren, schränkt das den Kläger, wenn auch geringfügig, ein. Eine Beeinträchtigung seiner grundrechtlich aus Art. 2 Abs. 1 GG geschützten allgemeine Handlungsfreiheit ist jedenfalls nicht völlig ausgeschlossen.

Die zulässige Klage hat jedoch in der Sache keinen Erfolg. Zwar stellen die von der Beklagten aufgestellten hier streitgegenständlichen Absperrvorrichtungen – wie oben schon erörtert – keine Verkehrseinrichtungen gem. § 43 StVO dar, weil sie nicht den in der Vorschrift und der Anlage 4 zur StVO geregelten Anforderungen hinsichtlich Beschaffenheit und Gestaltung entsprechen. Die rechtssatzmäßigen Voraussetzungen sind demnach nicht gewahrt und mangels rechtlicher Grundlage sind die Vorrichtungen daher rechtlich jedenfalls fragwürdig. Ob sie rechtswidrig sind, kann im Ergebnis aber dahinstehen, denn in jedem Fall sind die Rechte des Klägers nicht verletzt. Die grundgesetzlich geschützte allgemeine Handlungsfreiheit ist straßenrechtlich in § 20 StrWG SH als Recht auf Gemeingebrauch ausgestaltet. Danach ist jedermann der Gebrauch der öffentlichen Straßen im Rahmen der Widmung und der Straßenverkehrsvorschriften gestattet. Dem Wortlaut dieser Vorschrift nach werden die Rechte des Klägers beeinträchtigt, weil er begehrt, den Verbindungsweg

ungehindert durch die Absperreinrichtungen mit dem Fahrrad zu befahren und diese nicht den Straßenverkehrsvorschriften entsprechen. Ein Eingriff in seine Rechte liegt darin aber nicht. Nicht jede Beeinträchtigung des Fortkommens im Rahmen des gestatteten Gemeingebrauchs stellt einen Eingriff in die Rechte eines Verkehrsteilnehmers dar. Durch die Vorrichtung wird dieser Verkehr nicht unmöglich gemacht oder erheblich erschwert. Auch müssen Radfahrer nicht absteigen. Sie müssen aus höheren Geschwindigkeiten abbremesen und der Vorrichtung ausweichen. Das stellt eine kaum erhebliche Beeinträchtigung dar. Es würde den Begriff des Gemeingebrauch überspannen, würde man daraus das Gebot der jedweden ungehinderten Benutzung von Straßen und Wegen im Rahmen der Widmung und des Straßenverkehrsrechts ableiten. Modalitäten der Verkehrsführung, die den Verkehrsteilnehmer nur unerheblich beeinträchtigen und insbesondere zu keinen Umwegen führen, stellen keine Eingriffe in den die grundgesetzliche allgemeine Handlungsfreiheit einfachgesetzlich ausfüllenden Gemeingebrauch dar (so auch VG München, Urteil vom 19.07.2017, M 23 K 16.2671 – juris, Rn. 35). Das Gericht kann nicht in jeder unerheblichen Störung des Fortkommens eine grundrechtsrelevante Störung sehen, die gegebenenfalls die Rechte des Verkehrsteilnehmers verletzt, entweder, weil die zuständige Behörde eine solche Störung zu verantworten hat oder eine vorhandene Störung nicht beseitigt. Im Ergebnis würde ein so weitgehendes subjektives Recht des Bürgers ihm die Möglichkeit verschaffen, das Handeln oder Unterlassen der für den Bau, Unterhalt und Betrieb der Straßen zuständigen Behörden nahezu umfassend überprüfen zu lassen, bis hin zu einer objektiven Rechtmäßigkeitskontrolle. Das widerspricht aber dem Wesen des Straßen- und Wege-rechts und auch des Straßenverkehrsrechts, die in erster Linie den Interessen der Allgemeinheit und nicht denen des Einzelnen zu dienen bestimmt sind. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der Kläger kein unmittelbarer Anlieger des Verbindungswegs ist, sondern in einiger Entfernung davon wohnt.

Der Kläger kann auch keine Rechte aus dem Radverkehrskonzept der Beklagten herleiten. Dieses Konzept ist rechtlich unverbindlich und begründet keine Handlungspflichten der Beklagten und ebenso wenig damit korrespondierende subjektive Rechte des Klägers.

Die Nebenentscheidungen folgen aus §§ 154 Abs. 1, 167 VwGO, 708 Nr. 11, 711 ZPO.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen dieses Urteil ist das Rechtsmittel der Berufung statthaft, wenn diese von dem Oberverwaltungsgericht zugelassen wird. Die Zulassung der Berufung ist innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils beim Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgericht, Brockdorff-Rantzau-Straße 13, 24837 Schleswig zu beantragen. Der Antrag muss das angefochtene Urteil bezeichnen. Innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils sind die Gründe, aus denen die Berufung zuzulassen ist, darzulegen. Die Begründung ist, soweit sie

nicht bereits mit dem Antrag vorgelegt worden ist, bei dem Schleswig-Holsteinischen Obergericht, Brockdorff-Rantzau-Straße 13, 24837 Schleswig einzureichen.

Im Berufungsverfahren - einschließlich des Antrages auf Zulassung der Berufung - müssen sich die Beteiligten durch Prozessbevollmächtigte im Sinne von § 67 VwGO vertreten lassen.

Dr. Feist
Richter am VG

Beglaubigt:
Schleswig, 26. Februar 2020

Eimann, Justizangestellte
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle