

Gericht:	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen 8. Senat
Entscheidungsdatum:	29.09.2021
Rechtskraft:	ja
Aktenzeichen:	8 B 188/21
ECLI:	ECLI:DE:OVGNRW:2021:0929.8B188.21.00
Dokumenttyp:	Beschluss
Quelle:	
Normen:	§ 45 Abs 1 StVO, § 45 Abs 9 StVO, § 42 Abs 2 VwGO, § 80 Abs 5 S 1 VwGO, § 80 Abs 5 S 3 VwGO ... mehr
Zitiervorschlag:	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 29. September 2021 – 8 B 188/21 –, juris

Verkehrsrecht: Anordnung einer "Protected Bike Lane" rechtswidrig - fehlende Verkehrserhebung zur tatsächlichen Abschätzung der behaupteten Verkehrsbelastung

Leitsatz

1. Eine juristische Person kann jedenfalls als Halterin von Firmenfahrzeugen von einem Parkverbot betroffen und deshalb gemäß § 42 Abs. 2 VwGO antragsbefugt zur Anfechtung entsprechender verkehrsrechtlicher Anordnungen sein (hier bejaht für einen durch eine durchgehende Linie markierten Radfahrstreifen).(Rn.10)
2. Ein Verkehrsteilnehmer kann als eine Verletzung seiner Rechte geltend machen, die rechtsatzmäßigen Voraussetzungen für eine auch ihn treffende Verkehrsbeschränkung nach § 45 Abs. 1 StVO seien nicht gegeben. Was die behördliche Ermessensausübung betrifft, kann er allerdings nur verlangen, dass seine eigenen Interessen ohne Rechtsfehler abgewogen werden mit den Interessen der Allgemeinheit und anderer Betroffener, die für die Einführung der Verkehrsbeschränkung sprechen (wie BVerwG, Urteil vom 27.1.1993 - 11 C 35.92 -).(Rn.6)
3. Beruft sich die Behörde bei der Ausübung ihres straßenverkehrsrechtlichen Ermessens auf die Verkehrsbelastung und sich daraus vermeintlich ergebende Nutzungskonflikte, muss sie diese Annahme etwa mit dem Ergebnis von Verkehrszählungen, Verkehrsprognosen oder sonstigen belastbaren Erkenntnissen unterlegen. Anderenfalls fehlt es an einer plausiblen Grundlage für die Abwägung mit den widerstreitenden Nutzungsinteressen anderer Verkehrsteilnehmer.(Rn.32)
4. Mit Blick auf die Interessen gewerblich-industrieller Nutzungen dürfte bei der Anordnung von Parkverboten am Fahrbahnrand zu berücksichtigen sein, dass in Industriegebieten typischerweise außer breiten Fahrbahnen auch Abstellmöglichkeiten für Lkw und Lastzüge für erforderlich gehalten werden.(Rn.34)
5. Zu den Voraussetzungen einer gerichtlichen Anordnung der Aufhebung der Vollziehung nach § 80 Abs. 5 Satz 3 VwGO.(Rn.42)

Fundstellen

NWVB 2022, 37-40 (Leitsatz und Gründe)
 UPR 2021, 498-500 (red. Leitsatz und Gründe)

VerkMitt 2022, Nr 6 (Leitsatz und Gründe)

NZV 2022, 84-88 (Leitsatz und Gründe)

Verfahrensgang

vorgehend VG Düsseldorf 6. Kammer, 27. Januar 2021, 6 L 2634/20

Diese Entscheidung wird zitiert

Literaturnachweise

Franz-Rudolf Herber, NZV 2022, 88-90 (Anmerkung)

Tenor

Der Beschluss des Verwaltungsgerichts Düsseldorf vom 27. Januar 2021 wird geändert.

Die aufschiebende Wirkung der am 22. Dezember 2020 erhobenen Klage der Antragstellerin (6 K 7717/20) gegen die Allgemeinverfügung der Antragsgegnerin zur Errichtung eines Fahrradwegs in Form einer sogenannten Protected Bike Lane auf der Straße „Am Trippelsberg“ in Düsseldorf, in ihrem Abschnitt zwischen dem Karweg und der Bonner Straße, wird angeordnet.

Der Antragsgegnerin wird aufgegeben, die Vollziehung der in der Hauptsache angefochtenen Allgemeinverfügung aufzuheben und hierzu die bereits angebrachten Markierungen zu entfernen bzw. unwirksam zu machen.

Die Antragsgegnerin trägt die Kosten des Verfahrens beider Rechtszüge.

Der Streitwert wird auch für das Beschwerdeverfahren auf 2.500,- EUR festgesetzt.

Gründe

- 1 Die zulässige Beschwerde der Antragstellerin ist begründet. Entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts ist der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen die Allgemeinverfügung der Antragsgegnerin zur Errichtung eines Fahrradwegs in Form einer sogenannten Protected Bike Lane auf der Straße „Am Trippelsberg“ in Düsseldorf zulässig und begründet (dazu 1.). Der Antrag auf Anordnung der Aufhebung der Vollziehung ist ebenfalls zulässig und begründet (dazu 2.).

- 2 1. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung ist nicht mangels Antragsbefugnis analog § 42 Abs. 2 VwGO unzulässig; auch sonst liegen keine Zulässigkeitshindernisse vor (dazu a)). Bei der im Rahmen des § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO durchzuführenden Interessenabwägung überwiegt das Aussetzungsinteresse der Antragstellerin das öffentliche Interesse am Vollzug der angefochtenen Maßnahme, weil diese nach gegenwärtigem Stand voraussichtlich rechtswidrig ist (dazu b)).

- 3 a) Der Antrag auf Anordnung der sofortigen Vollziehung ist zulässig. Insbesondere ist die Antragstellerin entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts antragsbefugt analog § 42 Abs. 2 VwGO (dazu aa)). Der Antrag ist auch insgesamt zulässig und nicht lediglich insoweit, als die Antragsgegnerin die Allgemeinverfügung bereits durch das Anbringen von Straßenmarkierungen vollzogen und damit öffentlich bekannt gemacht hat (dazu bb)).
- 4 aa) Für die Antragsbefugnis analog § 42 Abs. 2 VwGO genügt es, dass nach dem substantiierten Vorbringen des Antragstellers eine Verletzung seiner Rechte möglich ist. An der Antragsbefugnis fehlt es nur dann, wenn die vom Antragsteller geltend gemachte Rechtsposition offensichtlich und eindeutig nach keiner Betrachtungsweise bestehen oder ihm zustehen kann. Für den Adressaten eines belastenden Verwaltungsakts bedeutet dies stets die Bejahung der Antragsbefugnis, weil zumindest eine Verletzung der allgemeinen Freiheitsgewährleistung nach Art. 2 Abs. 1 GG in Betracht kommt.
- 5 Vgl. BVerwG, Urteile vom 21. August 2003 - 3 C 15.03 -, juris Rn. 18, und vom 29. April 2020 - 7 C 29.18 -, juris Rn. 15.
- 6 Ein Verkehrsteilnehmer kann als eine Verletzung seiner Rechte geltend machen, die rechtssatzmäßigen Voraussetzungen für eine auch ihn treffende Verkehrsbeschränkung nach § 45 Abs. 1 StVO seien nicht gegeben. Was die behördliche Ermessensausübung betrifft, kann er allerdings nur verlangen, dass seine eigenen Interessen ohne Rechtsfehler abgewogen werden mit den Interessen der Allgemeinheit und anderer Betroffener, die für die Einführung der Verkehrsbeschränkung sprechen.
- 7 Vgl. BVerwG, Urteil vom 27. Januar 1993 - 11 C 35.92 -, juris Rn. 14.
- 8 Verkehrsteilnehmer ist dabei nicht nur derjenige, der sich im Straßenverkehr bewegt, sondern auch der Halter eines am Straßenrand geparkten Fahrzeugs, solange er - wie die Antragstellerin - Inhaber der tatsächlichen Gewalt über das Fahrzeug ist.
- 9 Vgl. BVerwG, Urteil vom 11. Dezember 1996 - 11 C 15.95 -, juris Rn. 10.
- 10 Dies gilt auch für eine juristische Person. Da eine solche rechtsfähig ist, kann sie ebenso wie eine natürliche Person von durch Verkehrszeichen getroffenen Anordnungen in ihrem Rechtskreis betroffen sein. Der Umstand, dass eine juristische Person sich natürlicher Personen bedienen muss, um handlungsfähig zu sein, und auch für die Wahrnehmung von Verkehrszeichen notwendigerweise auf natürliche Personen angewiesen ist, ändert nichts daran, dass auf diesem Wege getroffene Anordnungen geeignet sind, ihr gegenüber Rechtswirkungen zu erzeugen. Ihre Rechtsfähigkeit setzt im Gegenteil geradezu voraus, dass sie das ihr zurechenbare Verhalten ihrer Organe, Vertreter und deren Hilfspersonen gegen sich gelten lassen muss.
- 11 Vgl. BVerwG, Beschluss vom 12. Juni 2006 - 3 B 181.05 -, juris Rn. 5.

- 12 Ausgehend davon ist nach dem Vorbringen der Antragstellerin nicht in einem ihre Antragsbefugnis analog § 42 Abs. 2 VwGO ausschließenden Sinne offensichtlich, dass diese durch die angefochtene verkehrsregelnde Anordnung nicht ihren subjektiven Rechten verletzt sein kann. Der jeweils 1,95 m breite Radfahrstreifen ist bzw. wird auf jeder Seite der Fahrbahn durch eine durchgehende Linie markiert, lfd. Nr. 68 Zeichen Nr. 295 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO. Dies beinhaltet nicht nur ein an den fließenden Verkehr gerichtetes Überfahrverbot (Nr. 1. a) sowie Nr. 3. b) und c)), sondern auch ein jeweils an den ruhenden Verkehr gerichtetes Parkverbot (Nr. 1. d)) und Haltverbot (Nr. 2. a)). Von den beiden letztgenannten Regelungen kann die Antragstellerin jedenfalls als Halterin von - nach ihrem unwidersprochen gebliebenen Vortrag - bislang am Straßenrand des fraglichen Streckenabschnitts geparkten Firmenfahrzeugen betroffen und in ihren rechtlich geschützten Interessen verletzt sein. Das reicht für die Antragsbefugnis aus; auf die weiteren diesbezüglichen Ausführungen der Antragstellerin kommt es daher hier nicht an.
- 13 bb) Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung ist insgesamt zulässig, auch wenn die Antragsgegnerin die verkehrsrechtliche Anordnung bislang lediglich in dem etwa die Hälfte des an der Straße Am Trippelsberg geplanten Radwegs betreffenden Bereich zwischen Bonner Straße und Reisholzer Werftstraße durch das Anbringen von Straßenmarkierungen bereits vollzogen hat, aber noch nicht im weiteren Verlauf zwischen Reisholzer Werftstraße und Karweg. In der bereits begonnenen Teilerrichtung der Protected Bike Lane ist unter den hier gegebenen Umständen die Bekanntgabe der angefochtenen Allgemeinverfügung insgesamt gegenüber der Antragstellerin zu sehen (vgl. § 43 Abs. 1 Satz 1 VwVfG NRW). Jedenfalls durch die außergerichtlich mit der Antragsgegnerin geführten Gespräche war der Antragstellerin bekannt, in welchem Bereich die Protected Bike Lane eingerichtet werden soll und welchen Inhalt die angefochtene Allgemeinverfügung damit insgesamt hat (vgl. § 43 Abs. 1 Satz 2 VwVfG NRW). Damit hat sie der Antragstellerin gegenüber (äußere) Wirksamkeit erlangt. Die Regelungen der Straßenverkehrsordnung verdrängen zwar als bundesrechtliche Spezialvorschriften die allgemeinen verwaltungsverfahrensrechtlichen Bestimmungen über die öffentliche Bekanntgabe von Allgemeinverfügungen; sie verbieten es der Straßenverkehrsbehörde indessen nicht, eine verkehrsregelnde Allgemeinverfügung, die durch Aufstellung von Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen an die Verkehrsteilnehmer bekanntgegeben werden soll, bestimmten betroffenen Straßenanliegern vorab nach § 41 Abs. 1 Satz 1 VwVfG NRW individuell bekanntzugeben.
- 14 Vgl. OVG NRW, Urteil vom 12. Januar 1996 - 25 A 2475/93 -, juris Rn. 14; offen gelassen von BVerwG, Urteil vom 11. Dezember 1996 - 11 C 15.95 -, juris Rn. 9.
- 15 Deshalb und jedenfalls mit Blick darauf, dass es sich um eine einheitliche verkehrsrechtliche Anordnung handelt, die wegen der Eigenart ihres Inhalts nicht en bloc, sondern straßenabschnittsweise durch fortlaufendes Anbringen von Markierungen vollzogen wird, widerspricht es dem Gebot des effektiven Rechtsschutzes (vgl. Art. 19 Abs. 4 GG), die Reichweite der Zulässigkeit und Begründetheit eines Antrags auf Gewährung vorläufigen

Rechtsschutzes gegen die einheitliche Allgemeinverfügung von tagesaktuellen Feststellungen der Reichweite ihres sichtbaren Vollzugs abhängig zu machen.

- 16 b) Nach dem gegenwärtigen Sach- und Rechtsstand spricht bei der hier allein gebotenen summarischen Prüfung Überwiegendes dafür, dass die in der Hauptsache angegriffene Allgemeinverfügung rechtswidrig ist und die Antragstellerin in ihren rechtlich geschützten Interessen verletzt (dazu aa)) mit der Folge, dass die aufschiebende Wirkung der dagegen erhobenen Anfechtungsklage anzuordnen ist (dazu bb)).
- 17 aa) 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. Die weiteren qualifizierten Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO, wonach insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden dürfen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung näher benannter Rechtsgüter erheblich übersteigt, gelten dabei zwar gemäß § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 3 StVO unter anderem nicht für die Anordnung von Radfahrstreifen innerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237 i. V. m. Zeichen 295).
- 18 Vgl. OVG Berlin-Bbg., Beschluss vom 6. Oktober 2020 - 1 S 116/20 -, juris Rn. 11
- 19 Selbst wenn damit die Anordnung einer Protected Bike Lane unter erleichterten Voraussetzungen zulässig sein dürfte, entbindet dies die Straßenverkehrsbehörde nicht von einer fehlerfreien Ausübung des ihr dabei zustehenden Ermessens (vgl. § 40 VwVfG NRW).
- 20 Ausgehend davon erweist sich die in der Hauptsache angefochtene verkehrsregelnde Anordnung nach gegenwärtigem Sach- und Rechtsstand offensichtlich als rechtswidrig.
- 21 (1.) Zweifelhaft erscheint bereits, ob sich die Anordnung einer Protected Bike Lane in der hier geplanten Gestaltung mit den maßgeblichen straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben vereinbaren lässt.
- 22 Mit Zeichen 237 der Anlage 2 zu § 41 StVO gekennzeichnete baulich angelegte Radwege und Radfahrstreifen zählen zu den benutzungspflichtigen Radwegen. Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen verweist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 26. Januar 2001 - S 32/36.42.00-14 - in der Fassung vom 22. Mai 2017 (VwV-StVO) auf die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - Arbeitsgruppe Straßenentwurf - erarbeiteten „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010“ (ERA 2010).
- 23 Vgl. VwV-StVO, zu § 2 Abs. 4 Satz 2, Rn. 8 und 13.

- 24 Radfahrstreifen sind durch Zeichen 237 der Anlage 2 zu § 41 StVO gekennzeichnete und durch Zeichen 295 der Anlage 2 zu § 41 StVO (in der Regel in Breitstrich = 0,25 m) abgetrennte Sonderwege auf der Fahrbahn.
- 25 Vgl. VwV-StVO, zu § 2 Abs. 4 Satz 2, Rn. 10; ERA 2010, S. 23 f.
- 26 Baulich angelegte Radwege befinden sich im Seitenraum und sind durch Borde, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn räumlich getrennt. Zwischen dem Radweg und benachbarten Flächen müssen Sicherheitsräume gewährleistet sein. Die Breite des Sicherheitstrennstreifen beträgt 0,75 m vom Fahrbahnrand mit festen Einbauten im Sicherheitstrennstreifen und 0,5 m vom Fahrbahnrand in sonstigen Fällen.
- 27 Vgl. ERA 2010, S. 24 f.
- 28 Über die nach den vorstehenden Bestimmungen vorgesehenen Führungen des Radverkehrs geht die Protected Bike Lane insoweit hinaus, als sie zusätzlich zu der Abtrennung eines Sonderweges durch das Zeichen 295 der Anlage 2 zu § 41 StVO das Aufbringen einer weiteren Trennlinie (Zeichen 295 der Anlage 2 zu § 41 StVO) in einem Abstand von 0,20 m vorsieht. Eine Doppellinie ist nach der Erläuterung Nr. 1 zu Zeichen 295 (Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO lfd. Nr. 68) nur zur Abtrennung des Gegenverkehrs, nicht aber - wie hier - hinsichtlich des gleichgerichteten Verkehrs vorgesehen. Mittig der beiden Begrenzungslinien sollen zudem im Abstand von 1,00 m 0,20 m breite bauliche Trennelemente („Orca Cycle Lane Separator“) aufgedübelt werden. Ob es auch für diese einer (straßenverkehrsrechtlichen) Ermächtigungsgrundlage bedarf, wird zu klären sein. Bei den Trennelementen „Orca Cycle Lane Separator“ dürfte es sich nach vorläufiger Einschätzung jedenfalls nicht um Verkehrseinrichtungen im Sinne des § 43 Abs. 1 Satz 1 und 2, Abs. 3 Satz 1 StVO i. V. m. Anlage 4 handeln. Der Katalog für Verkehrseinrichtungen ist abschließend.
- 29 Vgl. Heidorn, in: Kodal, Handbuch Straßenrecht, 8. Aufl. 2021, Kap. 43 Rn. 15.
- 30 (2.) Jedenfalls aber beruht die verkehrsregelnde Anordnung auf einer fehlerhaften Ermessensausübung, durch die auch die Antragstellerin in ihren rechtlich geschützten Interessen verletzt sein dürfte (vgl. § 114 Satz 1 VwGO).
- 31 Ausweislich der Beschlussvorlage OVA/063/2020 für die am 27. Mai 2020 getroffene Entscheidung des Ordnungs- und Verkehrsausschusses liegt der Anordnung der Protected Bike Lane die Annahme zugrunde, dass die Straße viel von Radfahrern befahren werde, wobei es durch die zunehmende Anzahl von Logistikfahrzeugen und das stellenweise massive LKW-Parken am Fahrbahnrand zu Konflikten mit Radfahrern komme. Im Anregungs- und Beschwerdeausschuss sei der Wunsch geäußert worden, die Situation vor allem für Rad fahrende Kinder zu verbessern. Angeregt durch den Kontakt mit Radverkehrsplanern aus Kopenhagen im Rahmen des Fahrradkongresses im Jahr 2018 sei deut-

lich geworden, dass neben den objektiven Elementen der Sicherheit auch Sicherheitsempfinden von Bedeutung für die Entscheidung sei, häufiger das Fahrrad zu nutzen.

- 32 Es ist zwar nicht ausgeschlossen, dass solche Erwägungen einer Angebotsplanung die Anordnung einer Protected Bike Lane - eine dafür hinreichende Rechtsgrundlage unterstellt - tragen können. Beruft sich die Behörde dabei aber - wie hier - als Prämisse ihrer Ermessensentscheidung zumindest auch auf die Verkehrsbelastung und sich daraus vermeintlich ergebende Nutzungskonflikte, darf sie es nicht - wie hier - dabei belassen, diese nur allgemein zu behaupten. Vielmehr muss sie diese Annahme etwa mit dem Ergebnis von Verkehrszählungen, Verkehrsprognosen oder sonstigen belastbaren Erkenntnissen unterlegen. Anderenfalls fehlt es an einer plausiblen Grundlage für die Abwägung mit den widerstreitenden Nutzungsinteressen anderer Verkehrsteilnehmer, deren rechtlich geschützte Interessen die verkehrsrechtliche Anordnung beeinträchtigt. Daran fehlt es hier.
- 33 Abgesehen davon, dass die angeblichen verkehrlichen Nutzungskonflikte bisher nicht weiter spezifiziert sind, sind sie auch deshalb nicht plausibel, weil es an einer erkennbaren Auseinandersetzung mit der eingeholten Stellungnahme des Polizeipräsidiums Düsseldorf vom 6. Juni 2019 fehlt, das über eine unauffällige Unfalllage berichtete und ausführte, dass die Straße unter der Woche durch Radfahrer eher in einem geringeren Umfang befahren werde. An den Wochenenden steige die Frequentierung durch Radfahrer, gleichzeitig reduziere sich der Lkw- und Schwerlastverkehr. Das Polizeipräsidium nahm aus polizeilicher Sicht an, dass der Sinn und Zweck einer Protected Bike Lane im fraglichen Bereich aufgrund der konkreten örtlichen Gegebenheiten nicht zum Tragen komme, weil diese allein in dem ca. 600 m langen Bereich zwischen Karweg und Reisholzer Wertstraße durch 13 Ein- und Ausfahrten sowie drei Bushaltestellen, jeweils mit Ein- und Ausfädelmöglichkeiten von ungefähr 60 m je Fahrtrichtung, unterbrochen werde; dies setze sich in Richtung Bonner Straße fort. Aus Sicht der Polizei sei daher eine Freigabe der Gehwege für den Radverkehr vorzugswürdig; an den Wochenenden, wenn kein Lkw- bzw. Schwerlastverkehr herrsche, könnten Radfahrer die Fahrbahn nutzen. Hinsichtlich der im Erläuterungsbericht der Antragsgegnerin genannten Situation Rad fahrender Kinder verwies die Polizei auf § 2 Abs. 5 StVO.
- 34 Eine Abwägung mit den konkurrierenden Nutzungsinteressen der Anlieger, die - wie die Antragstellerin - zugleich als Verkehrsteilnehmer in ihren rechtlich geschützten Interessen beeinträchtigt sind, hat nicht erkennbar stattgefunden. Ausweislich der Informationsvorlage OVA/071/2021 und der Presseerklärung vom 7. Juni 2021 hat die Antragsgegnerin diese Defizite ihrer Ermessensentscheidung inzwischen selbst erkannt, wenn sie feststellt, dass zur Abwägung der Interessen der gewerblich-industriellen Nutzungen an einem leistungsfähigen Gewerbestandort und den Bedarfen des dort vorhandenen Radverkehrs weitere Untersuchungen etwa zu tatsächlichen Verkehrszahlen erforderlich seien, weshalb die Umsetzung der Radwegplanung bis auf Weiteres zurückgestellt werde. Mit Blick auf die Interessen der gewerblich-industriellen Nutzungen wie der der Antragstellerin dürfte zu berücksichtigen sein, dass in Industriegebieten typischerweise außer breiten Fahrbahnen auch Abstellmöglichkeiten für Lkw und Lastzüge für erforderlich gehalten werden.

- 35 Vgl. hierzu Ziffer 5.2.10 der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06).
- 36 Ob und inwieweit die von der Antragsgegnerin in den Blick genommenen Ausweichmöglichkeiten für Lkw den konkreten Nutzungsbedarf decken können, ist dem vagen Vortrag der Antragsgegnerin, abgesehen davon, dass derartiges bloßes Prozessvorbringen keine Ergänzung von Ermessenserwägungen i. S. d. § 114 Satz 2 VwGO darstellt, nicht zu entnehmen.
- 37 Bei dieser Sachlage ist nicht nachvollziehbar, dass die Antragsgegnerin trotz der erkannten defizitären Tatsachengrundlage ihrer verkehrsrechtlichen Anordnung und trotz der ebenfalls erkannten Notwendigkeit einer ergänzenden Berücksichtigung der Nutzungsinteressen der in dem Industriegebiet ansässigen Gewerbe- und Industriebetriebe im vorliegenden Verfahren an ihrer Auffassung festhält, dass die Maßnahme rechtmäßig sei.
- 38 Nichts anderes folgt daraus, dass die Antragstellerin nach den vorstehend aufgezeigten Grundsätzen keine umfassende objektiv-rechtliche Überprüfung der Ermessensentscheidung, sondern nur verlangen kann, dass ihre eigenen Interessen ohne Rechtsfehler mit gegenläufigen öffentlichen und privaten Interessen abgewogen werden. Zwar trifft es zu, dass das Recht auf Anliegergebrauch grundsätzlich keinen Anspruch darauf vermittelt, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen oder in angemessener Nähe des Grundstücks eingerichtet werden oder erhalten bleiben.
- 39 Vgl. BVerwG, Urteil vom 6. August 1982 - 4 C 58.80 -, juris Rn. 12, m. w. N.
- 40 Daraus folgt aber nicht, dass das nach den tatsächlichen Gegebenheiten in einem Industriegebiet objektiv nachvollziehbare Interesse an Parkmöglichkeiten in die Ermessensentscheidung nicht eingestellt werden müsste.
- 41 bb) Mit Blick darauf, dass nach dem Vorstehenden die in der Hauptsache erhobene Anfechtungsklage der Antragstellerin voraussichtlich Erfolg haben dürfte und die Antragsgegnerin in Ansehung der von ihr inzwischen selbst erkannten unzureichenden Fundierung ihrer Entscheidung von einer weiteren Verwirklichung ihrer Planung absieht, überwiegt das Aussetzungsinteresse der Antragstellerin das öffentliche Interesse am (weiteren) Vollzug der verkehrsregelnden Anordnung. Den mit der angeordneten Maßnahme verbundenen Nachteilen für die Antragstellerin als betroffene Anliegerin stehen nach derzeitigem Kenntnisstand keine überwiegenden Vorteile für den Radverkehr gegenüber.
- 42 2. Der Antrag auf Anordnung der Aufhebung der Vollziehung der in der Hauptsache angefochtenen verkehrsregelnden Anordnung hat Erfolg.
- 43 Nach § 80 Abs. 5 Satz 3 VwGO kann das Gericht, wenn der Verwaltungsakt im Zeitpunkt der Entscheidung schon vollzogen ist, die Aufhebung der Vollziehung anordnen.

- 44 Dabei kann hier offen bleiben, ob die Anordnung der Vollziehungsaufhebung im Ermessen des Gerichts steht und eine Abwägung des öffentlichen Interesses am Fortbestand des Vollzugs gegen das Interesse des Antragstellers an seiner Aufhebung voraussetzt,
- 45 vgl. Bay. VGH, Beschluss vom 11. Dezember 2020 - 3 CS 20.1407 -, juris Rn. 19; OVG Berlin-Bbg., Beschluss vom 2. Juli 2010 - OVG 11 S 63.09 -, juris Rn. 3; OVG Sachs.-A., Beschluss vom 3. Januar 2007 - 2 M 354/06 -, juris Rn. 3; Hess. VGH, Beschluss vom 29. November 1994 - 1 TH 3059/94 -, juris Rn. 12; Bostedt, in: Fehling/Kastner/Störmer, Verwaltungsrecht, 5. Aufl. 2021, § 80 VwGO Rn. 173; Külpmann, in: Finkelnburg/Dombert/Külpmann, Vorläufiger Rechtsschutz im Verwaltungsstreitverfahren, 7. Aufl. 2017, Rn. 1026,
- 46 oder ob die Anordnung der Aufhebung der Vollziehung eine gebundene Entscheidung des Gerichts ist.
- 47 Vgl. Hess. VGH, Urteil vom 7. März 2011 - 8 B 217/11 -, juris Rn. 21; Funke-Kaiser, in: Bader/Funke-Kaiser/Stuhlfauth/v. Albedyll, VwGO, 7. Aufl. 2018, § 80 Rn. 122; Haase/Huschens, in: Brandt/Domgörgen, Handbuch Verwaltungsverfahren und Verwaltungsprozess, 4. Aufl. 2018, Kap. T Rn. 83; Hoppe, in: Eyermann, VwGO, 15. Aufl. 2019, § 80 VwGO Rn. 117; Schoch, in: Schoch/Schneider, VwGO, Stand: Februar 2021, § 80 Rn. 446; Windthorst, in: Gärditz, VwGO, 2. Aufl. 2018, § 80 VwGO Rn. 246; vgl. auch OVG NRW, Beschluss vom 6. August 2013 - 8 B 829/13 -, juris Rn. 8 ff. (für den hier nicht in Rede stehenden Fall des faktischen Vollzugs).
- 48 Nach derzeitigem Erkenntnisstand verletzt die angefochtene Allgemeinverfügung die Antragstellerin in ihren rechtlich geschützten Interessen. Es ist offen, ob die Antragsgegnerin nach dem Ergebnis der von ihr selbst für erforderlich gehaltenen weiteren Untersuchungen - bejahendenfalls mit welchen (ermessensfehlerfreien) Erwägungen - an der Anordnung der Protected Bike Lane festhalten oder eine andere Entscheidung treffen wird. Hinzu tritt, dass relevante Gefährdungen von Radfahrern ohne diese Protected Bike Lane, die nicht einem aktuell festgestellten Bedarf entspricht, sondern nach den eigenen Angaben der Antragsgegnerin eine Angebotsplanung darstellen soll, nicht plausibel vorgebracht sind. Auch hat die Antragsgegnerin weder geltend gemacht noch ist sonst ersichtlich, dass der Aufwand für die Aufhebung der Vollziehung unverhältnismäßig sein könnte. Nach den vorgelegten Fotos ist die verkehrsrechtliche Anordnung während des Beschwerdeverfahrens nicht weiter umgesetzt worden. Auch in dem Bereich zwischen Bonner Straße und Reisholzer Wertstraße beschränkt sich die Umsetzung der Anordnung im Wesentlichen auf die Aufbringung der Begrenzungstreifen; die „Orca Cycle Lane Separator“ sind noch nicht montiert.
- 49 Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO.

- 50 Die Streitwertfestsetzung folgt aus den §§ 47 Abs. 1, 53 Abs. 2 Nr. 2, 52 Abs. 1 und Abs. 2 GKG.
- 51 Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§§ 152 Abs. 1 VwGO, 68 Abs. 1 Satz 5 und 66 Abs. 3 Satz 3 GKG).