Verwaltungsgericht Arnsberg, 7 L 1532/23

Datum:	18.03.2024
Gericht:	Verwaltungsgericht Arnsberg
Spruchkörper:	7. Kammer
Entscheidungsart:	Beschluss
Aktenzeichen:	7 L 1532/23
ECLI:	ECLI:DE:VGAR:2024:0318.7L1532.23.00

Tenor:

Der Antrag wird abgelehnt.

Der Antragsteller trägt die Kosten des Verfahrens.

Der Streitwert wird auf N01 € festgesetzt.

G r ü n d e: 1

Das Gericht kann mit Einverständnis der Beteiligten (siehe Schreiben vom 12. März 2024 und 11. Januar 2024) durch die Berichterstatterin entscheiden (vgl. § 87 a Abs. 2, 3 VwGO). 2

Der unter Berücksichtigung des Antragsbegehrens (vgl. §§ 122 Abs. 1, 88 VwGO) sinngemäß gestellte Antrag des Antragstellers, 3

die aufschiebende Wirkung seiner unter dem Aktenzeichen 7 K 4276/23 gegen die verkehrsrechtliche Anordnung des Antragsgegners vom 5. Oktober 2023 in der Fassung der Änderung vom 8. November 2023 anzuordnen und deren durch die Aufstellung der Verkehrszeichen erfolgte Umsetzung vorläufig rückgängig zu machen, 4

ist zulässig, aber unbegründet. 5

Der Antrag des Antragstellers ist zulässig, insbesondere ist er antragsbefugt (vgl. § 42 Abs. 2 VwGO). Als Motorradfahrer kann er als eine Verletzung seiner Rechte geltend machen, dass die rechtssatzmäßigen Voraussetzungen für die auch ihn treffenden Verkehrsbeschränkungen nach § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) nicht gegeben sind. Hinsichtlich der behördlichen Ermessensausübung kann er allerdings nur verlangen, dass seine eigenen Interessen ohne Rechtsfehler mit den Interessen der Allgemeinheit und anderer Betroffener, die für die Verkehrsbeschränkung sprechen, abgewogen werden. Da der Antragsteller seinen eigenen Angaben zufolge erstmals am 25. November 2023 mit seinem 6

Motorrad die Y. befuhr und durch die bestehende Beschilderung an einer Weiterfahrt gehindert wurde, besteht zumindest die Möglichkeit, dass er durch die Sperrung bzw. durch die aufgestellten Verkehrszeichen als Kradfahrer in seinen eigenen Rechten verletzt wird.

Der Antrag ist aber unbegründet. 7

Gemäß § 80 Abs. 5 Satz 1 erste Alternative VwGO kann das Gericht der Hauptsache die aufschiebende Wirkung der Klage ganz oder teilweise anordnen. Dabei ist unter Einbeziehung der Erfolgsaussichten der Klage eine Interessenabwägung anzustellen, ob im Einzelfall das öffentliche Vollzugsinteresse oder aber das private Aussetzungsinteresse des Antragstellers überwiegt. Das Aussetzungsinteresse des Antragstellers überwiegt, wenn sich der angegriffene Verwaltungsakt bei der wegen der Eigenart des Verfahrens allein möglichen summarischen Überprüfung der Sach– und Rechtslage als offensichtlich rechtswidrig erweist. Umgekehrt überwiegt das öffentliche Vollziehungsinteresse in der Regel, wenn sich bei summarischer Überprüfung die offensichtliche Rechtmäßigkeit des angegriffenen Verwaltungsakts ergibt. Lassen sich die Erfolgsaussichten der Klage nicht hinreichend deutlich erkennen, so bedarf es einer Abwägung anhand weiterer abwägungserheblicher Umstände. 8

Hier fällt die Interessenabwägung zu Lasten des Antragstellers aus. Bei der gebotenen summarischen Prüfung überwiegt das öffentliche Vollziehungsinteresse das Aussetzungsinteresse des Antragstellers. Die verkehrsrechtliche Anordnung des Antragsgegners ist offensichtlich rechtmäßig mit der Folge, dass deren Umsetzung durch die Aufstellung der entsprechenden Verkehrszeichen nicht rückgängig zu machen ist. 9

Im vorliegenden Fall liegen im hier maßgeblichen Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 StVO, die vom Gericht vollständig zu überprüfen sind, vor; der Antragsgegner hat auch sein Ermessen mit Blick auf den oben dargestellten Prüfungsrahmen in nicht zu beanstandender Weise ausgeübt. 10

Die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 StVO liegen vor. 11

Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen – vorbehaltlich der hier nicht einschlägigen Ausnahmen nach den Sätzen 4 bis 6 – nur angeordnet werden, wenn (erstens) auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse (zweitens) eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt (Abs. 9 Satz 3). Hierdurch wird § 45 Abs. 1 (bzw. Abs. 1a) StVO nicht ersetzt, sondern lediglich modifiziert. 12

Vgl. Bundesverwaltungsgericht (BVerwG), Urteile vom 18. November 2010 – 3 C 42.09 – m.w.N., und vom 23. September 2010 – 3 C 32.09 –, beide juris. 13

Besondere örtliche Verhältnisse im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO können insbesondere in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke, witterungsbedingten Einflüssen (z.B. Nebel, Schnee- und Eisglätte), der dort anzutreffenden Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein. 14

15

Vgl. BVerwG, Urteil vom 18. November 2010, a.a.O., m.w.N., sowie Beschluss vom 3. Januar 2018 – 3 B 58.16 –; Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein–Westfalen (OVG NRW), Beschluss vom 29. Januar 2019 – 8 A 10/17 –, beide juris.

Das Vorliegen einer Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO bestimmt sich nicht allein nach einem Aspekt, sondern wird von einer Gemengelage verschiedener Faktoren beeinflusst. 16

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 23. April 2013 – 3 B 59.12 –, juris, OVG NRW, Beschluss vom 29. Januar 2019 – 8 A 10/17 –, a.a.O. 17

Ihre Annahme setzt nicht voraus, dass sich ein Schadensfall bereits realisiert hat. In den regelmäßig vorliegenden Fällen, dass es bei der Verkehrsbeschränkung bzw. dem Verkehrsverbot um die Abwehr von Gefahren für Leib und Leben und bedeutender Sachwerte geht, wird auch eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit eines Schadeneintritts von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nicht gefordert. Entscheidend ist vielmehr, ob die konkrete Situation an einer bestimmten Stelle oder Strecke der Straße eine das allgemeine Risiko erheblich übersteigende Gefahrenlage im Hinblick auf die durch § 45 StVO geschützten Rechtsgüter (z.B. Sicherheit des Straßenverkehrs) darstellt und die Befürchtung naheliegt, dass ohne eine gefahrmindernde Tätigkeit der Straßenverkehrsbehörde mit hinreichender Wahrscheinlichkeit dort Schadensfälle eintreten werden. Die Beantwortung der Frage, ob eine solche qualifizierte Gefahrenlage besteht, bedarf einer Prognose. 18

Vgl. BVerwG, Urteile vom 23. September 2010 – 3 C 32.09 –; OVG NRW, Beschluss vom 29. Januar 2019 – 8 A 10/17 –, beide a.a.O. 19

In Anwendung dieser Grundsätze liegen die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 StVO im hier maßgeblichen Zeitpunkt der Entscheidung des Gerichts vor. 20

Die besonderen örtlichen Verhältnisse i.S.d. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO ergeben sich hier (für Kradfahrer) maßgeblich aus der besonderen Streckenführung und dem Ausbauzustand der Y. Die in jede Fahrtrichtung einspurig verlaufende Y., die nur teilweise und teils auch nur einseitig über Randstreifen verfügt, verbindet die Stadt E. mit dem Ortsteil I.. Es handelt sich um eine landschaftlich reizvolle Landesstraße, die durchgehenden Verkehrsverbindungen dient. Sie weist hinter der Einmündung des M-straße in E. in Fahrtrichtung S. auf einer Länge von etwa 2 km mehr als 15 kurz aufeinander folgende Kurven, teilweise mit relativ engem Radius auf, wobei sich darunter kurz vor der Einmündung in die Straße K.-straße zwei Kurven von jeweils etwa 180 Grad („S-Kurve“) befinden. Der Höhenunterschied zwischen der Einmündung der Straße M.-straße (ca. 374 m) und der Einmündung der Straße K.-straße (ca. 286 m) beträgt ca. 90 m. 21

So bereits: Verwaltungsgericht Arnsberg, Urteil vom 31. März 2022 – 7 K 884/21 –. 22

Nach Aufhebung einer Streckensperrung im Jahre 2022 bzw. vor Erlass der angefochtenen verkehrsrechtlichen Anordnung hat die M. Motorradfahrer angezogen. Mit Blick auf die durch § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO geschützten Rechtsgüter – hier insbesondere Leib und Leben der Motorradfahrer – liegt entgegen der pauschalen Behauptung des Antragstellers aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigende Gefahrenlage vor. Die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts im hier betroffenen Kurvenbereich an der Y. übersteigt für Motorradfahrer das allgemeine Risiko eines Verkehrsunfalls deutlich. Dies ergibt sich bereits daraus, dass die Polizei unter 23

Auswertung der Unfälle ausweislich einer Mitteilung vom 30. Januar 2024 die Unfallhäufungsstelle Nr. 2/23/3J und die Unfallhäufungslinie in der 1–Jahresbetrachtung 2023 zu einer Unfallhäufungslinie mit der Unfallhäufungslinien-Nr. 2/23/1J/3J E. A.-straße, Y., Abschnitt 3, zwischen km 0,432 und 1,004 zusammengefasst hat. Die Kammer hat keinen Anlass, die Richtigkeit dieser Mitteilung in Frage zu stellen. Im Übrigen wird hinsichtlich der zu berücksichtigenden Unfälle zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Inhalte der Verwaltungsvorgänge und der Antragserwiderung vom 11. Januar 2024 Bezug genommen; aktenkundig ist es zuletzt am 5. Februar 2024 zu einem Unfall mit Motorradbeteiligung und Personenschaden gekommen. Nach Einschätzung der Polizei ist der kurvige Teil der Strecke Anziehungspunkt für Kradfahrer, die dort ihre fahrerischen Fähigkeiten unter Beweis stellen wollen und die Strecke nicht nur einmal durchfahren, sondern als Trainingsstrecke nutzen. Inwieweit die aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigenden Gefahrenlage auf eine missbräuchliche Straßennutzung zurückzuführen ist oder andere Ursachen hat, ist unerheblich. Denn auch das verkehrswidrige Nutzungsverhalten in diesem Bereich ist straßenverkehrsbezogen und hat gemäß § 49 Abs. 9 Satz 3 StVO in den besonderen örtlichen Verhältnissen seine Ursache.

Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 6. Juni 2019 – 8 B 821/18 –, m. w. N., juris. 24

Der Antragsgegner hat sein Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt. 25

Maßnahmen im Regelungsbereich des § 45 Abs. 9 StVO stehen im Ermessen der zuständigen Behörde. Soweit es um die Auswahl der Mittel geht, mit denen die konkrete Gefahr bekämpft oder gemildert werden soll, ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu berücksichtigen. Dabei ist es der Straßenverkehrsbehörde aufgrund ihres Sachverstandes und ihres Erfahrungswissens vorbehalten festzulegen, welche von mehreren in Betracht zu ziehenden Maßnahmen den bestmöglichen Erfolg verspricht. 26

Vgl. BVerwG, Urteil vom 23. September 2010 – 3 C 32.09 –, a.a.O., OVG NRW, Beschluss vom 9. Juli 2021 – 8 B 975/21 – m.w.N., juris. 27

Bei der Überprüfung, ob die Behörde das ihr zustehende Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt hat, ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der hohen Anforderungen an die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 1 und 3 StVO das Ermessen stark eingeschränkt ist. Bei Bejahung der Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO, zumal bei einer konkreten Gefahr für die Rechtsgüter Leib und Leben, ist in der Regel ein Tätigwerden der Behörde geboten und somit ihr Entschließungsermessen reduziert. Die Auswahl der Mittel ist indes nicht in bestimmter Weise durch die Verordnung vorgezeichnet. Abwägungserheblich sind dabei nur den Antragsteller selbst betreffende qualifizierte Interessen, also solche, die über das Interesse jedes Verkehrsteilnehmers hinausgehen, in seiner Freiheit möglichst wenig beschränkt zu werden. 28

Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 9. Juli 2021 – 8 B 975/21 –, m.w.N., a.a.O. 29

Dem Einwand eines von der verkehrsregelnden Anordnung Betroffenen, der qualifizierten Gefahrenlage könne auch mit einem milderen Mittel begegnet werden, muss nur dann nachgegangen werden, wenn er jedenfalls ansatzweise den Nachweis einer ersichtlich sachfremden und damit unvertretbaren Maßnahme geführt hat. Das meint nicht die Verteilung der weiterhin bei der Behörde liegenden Darlegungslast, sondern die inhaltlichen Anforderungen, die mit Blick auf die Einschätzungsprärogative der Straßenverkehrsbehörde an den Gegenvortrag des von einer Verkehrsbeschränkung Betroffenen zu stellen sind. 30

Vgl. BVerwG, Urteil vom 23. September 2010 –3 C 32.09 –, OVG NRW, Beschluss vom 9. Juli 2021 – 8 B 975/21 –, beide a.a.O. 31

Nach diesen Maßstäben ist die Ermessensausübung des Antragsgegners unter Berücksichtigung des Vorbringens des Antragstellers nicht zu beanstanden. Der Antragsgegner hat die gesetzlichen Grenzen des Ermessens nicht überschritten und von dem Ermessen in einer dem Zweck der Ermächtigung entsprechenden Weise Gebrauch gemacht, wobei er seine Ermessenserwägungen auch noch im verwaltungsgerichtlichen Verfahren ergänzen kann (vgl. § 114 VwGO). 32

Soweit der Antragsteller vorträgt, der Antragsgegner habe unverhältnismäßig und damit ermessensfehlerhaft gehandelt, weil er bestimmte Ausbaumaßnahmen an dem Streckenabschnitt (u.a. Erneuerung/Nachrüstung der Leitplanken/Anbringung eines Unterfahrschutzes oder Aufpralldämpfer, Rüttelstreifen, Leitschwellen) nicht ergriffen habe, ist dieser Vortrag nicht Gegenstand der gerichtlichen Ermessensüberprüfung. Denn mit diesem Vortrag macht der Antragsteller keine ihn selbst betreffenden qualifizierten Interessen geltend, weil er keinen eigenen Anspruch auf bestimmte Ausbaumaßnahmen an dem streitgegenständlichen Abschnitt der Y. (gegen den Antragsgegner als Straßenverkehrsbehörde) hat. Unabhängig davon muss das Gericht diesem Vortrag aber auch nicht nachgehen, weil der Antragsteller mit Blick auf die von dem Antragsgegner insoweit angestellten Erwägungen jedenfalls nicht ansatzweise den Nachweis geführt hat, dass es sich bei der angegriffenen Sperrung mit Blick auf die Einschätzungsprärogative des Antragsgegners um eine ersichtlich sachfremde und damit unvertretbare Maßnahme handelt. Nach der Einschätzung des Antragsgegners ist ein vollständiger Austausch des alten Rückhaltesystems gegen ein neues Rückhaltesystem aus bautechnischen Gründen wahrscheinlich gar nicht, jedenfalls aber nicht kurzfristig zu realisieren, wobei in dem einzigen Bereich der streitgegenständlichen Strecke, in dem eine entsprechende Nachrüstung möglich war, diese bereits erfolgt ist. Ausweislich des Vermerkes vom 4. Oktober 2023 des Antragsgegners ist laut „Auskunft von Straßen NRW vom 05.05.2023 … eine Nachrüstung eines Unterfahrschutzes an den vorhandenen Schutzeinrichtungen nicht möglich. Die vorhandenen Schutzeinrichtungen sind überaltert und entsprechen zu einem großen Teil nicht den heutigen Vorschriften (genießen jedoch lt. Straßen NRW Bestandschutz). Dementsprechend müsste zur Verbesserung der passiven Sicherheit die Strecke komplett auf den aktuellen technischen Stand umgerüstet werden. Diese neuen Schutzeinrichtungen müssten fast durchgängig – im Vergleich zu den Aktuellen – um ca. 0,5 Meter nach Innen Richtung Fahrbahn montiert werden. Im Hinblick auf dort mutmaßlich vorhandene Kabellagen und Versorgungsleitungen ist mit schwerwiegenden Problemen zu rechnen (Umverlegung/Fundamentneubau). Straßen NRW schätzt die Kosten auf etwa 320 000 € und verweist darauf, dass ein kurzfristiger Austausch der Schutzeinrichtungen nicht möglich sei. *Anmerkung:* Im Bereich der Drehe wurden die unteren Schutzplanken erneuert und mit einem Unterfahrschutz ausgestattet. Weitere Möglichkeiten für Maßnahmen zur Erhöhung der passiven Sicherheit sind nicht erkennbar.“ Soweit der Antragsteller dieser Einschätzung unter Hinweis auf allgemein mögliche passive Schutzmaßnahmen entgegentritt und unter Beweis stellt, dass „diese Maßnahmen auch auf der gesamten Strecke technisch möglich wären“, bzw. außerdem die Argumentation des Antragsgegners hinsichtlich der Rüttelstreifen als „dünn“ ansieht, genügt dies ersichtlich nicht den oben genannten Anforderungen. Auch der Hinweis des Antragstellers auf eine Anbringung von Rüttelstreifen auf anderen Straßen ist für das vorliegende Verfahren angesichts der Besonderheiten des jeweiligen Einzelfalles nicht ergiebig. Der Antragsgegner hat sich zudem ausweislich der Verwaltungsvorgänge und seiner Antragserwiderungen (auch) mit dem Aufbringen einer doppelten Mittellinie, dem Aufstellen von Sichtzeichen (sog. Bischofsmützen) und der Aufbringung von Rüttelstreifen 33

befasst und im Übrigen vor Erlass der streitgegenständlichen verkehrsrechtlichen Anordnung verschiedene Schutzmaßnahmen durchgeführt.

Soweit der Antragsteller sich als milderes Mittel auf Maßnahmen der allgemeinen Verkehrsüberwachung beruft, macht er bereits kein ihn selbst betreffendes qualifiziertes Interesse geltend, weil er hierauf ersichtlich keinen Anspruch hat. Entsprechendes gilt für die Anordnung einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung. Unabhängig davon hat sich der Antragsgegner auch mit diesen Punkten auseinandergesetzt. Der Antragsteller trägt insoweit auch nicht ansatzweise den Nachweis ersichtlich sachfremder Erwägungen/Maßnahmen des Antragsgegners vor. Dies gilt insbesondere auch hinsichtlich der Erwägung des Antragsgegners, dass eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung alle Verkehrsteilnehmer (und nicht nur die Motorradfahrerinnen/Motoradfahrer) treffen würde. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in den Kurven kommt im Übrigen auch nach Einschätzung des Antragsgegners im Ergebnis nicht in Betracht. 34

Da die Sperrung der Strecke von freitags, 12 Uhr bis sonntags, 24 Uhr – und nicht wie der Antragsteller meint bis sonntags 0:00 Uhr –, sowie an Feiertagen angeordnet wurde, ist der Vortrag des Antragstellers zur zeitlichen Begrenzung der Sperrung insoweit nicht geeignet, seinem Antrag zum Erfolg zu verhelfen. Der Antragsteller hat mit seinem Vorbringen auch nicht ansatzweise den Nachweis einer ersichtlich sachfremden und damit unvertretbaren Maßnahme erbracht hinsichtlich der Erwägungen des Antragsgegners zur fehlenden Praktikabilität einer nur stundenweisen Sperrung an Sonntagen bzw. einer dann möglichen Verlagerung in der Weise, dass Motorradfahrer, die aufgrund ihrer Fahrweise entsprechende Unfälle verursachen, auf die Zeiten ausweichen würden, in denen eine Streckensperrung nicht angeordnet worden sei. 35

Sonstige, abwägungserhebliche qualifizierte Interessen des Antragstellers, die über das Interesse jedes Verkehrsteilnehmers hinausgehen, in seiner Freiheit möglichst wenig beschränkt zu werden, sind nicht vorgetragen und auch nicht ersichtlich. Der Antragsteller hat den aufgrund der Streckensperrung zu fahrenden (kurzen) Umweg und die damit verbundenen Zeiteinbußen und Kosten hinzunehmen. 36

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. 37

Die Festsetzung des Streitwerts in Höhe des hälftigen Regelstreitwerts beruht auf § 53 Abs. 2 Nr. 2, 52 Abs. 1 und 2 des Gerichtskostengesetzes (GKG) i.V.m. Nrn. 46.15, 1.5 des aktuellen Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit. 38

Rechtsmittelbelehrung: 39

Gegen die Entscheidung mit Ausnahme der Streitwertfestsetzung kann innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntgabe bei dem Verwaltungsgericht Arnsberg (Jägerstraße 1, 59821 Arnsberg) Beschwerde zum Oberverwaltungsgericht eingelegt werden. Die Beschwerde ist innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Entscheidung zu begründen. Sofern die Begründung nicht mit der Beschwerde vorgelegt worden ist, ist sie bei dem Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Aegidiikirchplatz 5, 48143 Münster) einzureichen. Die Begründung muss einen bestimmten Antrag enthalten und die Gründe darlegen, aus denen die Entscheidung abzuändern oder aufzuheben ist und sich mit der angefochtenen Entscheidung auseinander setzen. 40

Die Beschwerde und deren Begründung können in schriftlicher Form oder auch als elektronisches Dokument nach Maßgabe des § 55a der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) 41

und der Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung (ERVV) eingereicht werden. Auf die unter anderem für Rechtsanwälte, Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts geltende Pflicht zur Übermittlung von Schriftstücken als elektronisches Dokument nach Maßgabe der §§ 55a, 55d VwGO und der ERVV wird hingewiesen.

Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen; dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte und Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, die die Befähigung zum Richteramt besitzen, sowie die ihnen kraft Gesetzes gleichgestellten Personen zugelassen. Auf die zusätzlichen Vertretungsmöglichkeiten für Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse wird hingewiesen (vgl. § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO und § 5 Nr. 6 des Einführungsgesetzes zum Rechtsdienstleistungsgesetz – RDGEG). Darüber hinaus sind die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen unter den dort genannten Voraussetzungen vor dem Oberverwaltungsgericht als Bevollmächtigte zugelassen. 42

Gegen die Streitwertfestsetzung können die Beteiligten auch persönlich Beschwerde einlegen, über die das Oberverwaltungsgericht entscheidet, falls das beschließende Gericht ihr nicht abhilft. Die Beschwerde gegen die Streitwertfestsetzung ist nur zulässig, wenn sie innerhalb von sechs Monaten eingelegt wird, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat. Die Beschwerde ist nicht gegeben, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200 EUR nicht überschreitet. 43

Die Beschwerde kann schriftlich oder mündlich zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle oder auch als elektronisches Dokument nach Maßgabe des § 55a VwGO und der ERVV eingereicht werden. Auf die unter anderem für Rechtsanwälte, Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts geltende Pflicht zur Übermittlung von Schriftstücken als elektronisches Dokument nach Maßgabe der §§ 55a, 55d VwGO und der ERVV wird hingewiesen. 44

X. 45

Justiz NRW
Rechtsprechungsdatenbank ONLINE