

---

**Datum:** 24.09.2021  
**Gericht:** Verwaltungsgericht Minden  
**Spruchkörper:** 2. Kammer  
**Entscheidungsart:** Beschluss  
**Aktenzeichen:** 2 L 450/21  
**ECLI:** ECLI:DE:VGMI:2021:0924.2L450.21.00

---

**Tenor:**

1. Die aufschiebende Wirkung einer noch zu erhebenden Klage gegen die durch die Aufstellung von Sperrpfosten in der L1.-----straße im Übergang zur P.----straße in C. bekannt gemachte verkehrsrechtliche Anordnung der Antragsgegnerin vom 27.05.2021 wird angeordnet.

Den Antragstellern wird aufgegeben, innerhalb von zwei Wochen nach Zustellung dieses Beschlusses gegen die vorbezeichnete Maßnahme der Antragsgegnerin vor dem beschließenden Gericht Klage zu erheben.

Der Antragsgegnerin wird aufgegeben, innerhalb von zwei Werktagen, nachdem ihr die von den Antragstellern zu erhebende Klage zugestellt worden ist, die von ihr in Umsetzung der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 27.05.2021 aufgestellten Sperrpfosten in der L1.-----straße einstweilen bis zu einer Entscheidung in der Hauptsache zu entfernen.

2. Die Antragsgegnerin trägt die Kosten des Verfahrens.

3. Der Streitwert wird auf 7.500,00 € festgesetzt.

---

**Gründe:**

A. Die Antragsteller haben ihren ursprünglichen, auf vorbeugenden Rechtsschutz gerichteten Antrag nach § 123 Abs. 1 VwGO zulässigerweise analog § 91 Abs. 1 VwGO dahingehend geändert, dass sie nunmehr beantragen, 2

<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1. die aufschiebende Wirkung einer noch zu erhebenden Klage gegen die verkehrsbehördliche Anordnung der Antragsgegnerin in Form der Sperrung der L1.-----straße im Übergangsbereich zur P.----straße in C. , umgesetzt am 05.07.2021, anzuordnen und</li> </ul>	4
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2. die Vollziehung der vorgenannten Anordnung der Antragsgegnerin aufzuheben und die Antragsgegnerin zu verpflichten, der Sperrung der L1.-----straße im Übergangsbereich zur P.----straße in C. sofort zu entfernen.</li> </ul>	56
<p>Hierbei handelt es sich um eine Antragsänderung infolge einer Sachverhaltsänderung (Aufstellung der Sperrpfosten am 05.07.2021) bei gleichbleibendem Antragsziel, die analog § 91 Abs. 2 VwGO zulässig ist</p>	7
<p>- vgl. VG München, Beschluss vom 07.10.2019 – M 22 E 19.4771 –, juris, Rn. 16; zur entsprechenden Anwendbarkeit des § 91 VwGO im selbstständigen Beschlussverfahren: OVG Thüringen, Beschluss vom 18.01.2017 – 1 EO 851/16 –, juris, Rn. 39; Rennert, in: Eyermann, VwGO, 15. Auflage 2019, § 91, Rn. 7, m.w.N. -,</p>	8
<p>weil sich die Antragsgegnerin auf die geänderten Anträge eingelassen hat, ohne der Antragsänderung widersprochen zu haben. Im Übrigen ist die Antragsänderung hier analog § 91 Abs. 1 VwGO sachdienlich, weil der bisherige Streitstoff eine verwertbare Entscheidungsgrundlage bleibt und die Zulassung die endgültige Beilegung des Streites fördert und einen neuen Prozess vermeidet.</p>	9
<p>Vgl. Bamberger, in: Wysk, VwGO, 3. Auflage 2020, § 91, Rn. 23.</p>	10
<p>B. Die Anträge haben Erfolg.</p>	11
<p>I. Der Antrag zu 1. ist zulässig und begründet.</p>	12
<p>a) Der Antrag ist gemäß § 80 Abs. 5 VwGO statthaft, denn in der Hauptsache ist gegen die getroffene Maßnahme die Anfechtungsklage (§ 42 Abs. 1 VwGO) der statthafte Rechtsbehelf. Bei der durch die Aufstellung der Sperrpfosten bekannt gegebenen verkehrsregelnden Anordnung der Antragsgegnerin vom 27.05.2021 handelt es sich um eine Allgemeinverfügung nach § 35 S. 2 VwVfG NRW, die - nachdem ein Widerspruchsverfahren gemäß § 110 Abs. 1 Satz 1 JustG NRW entbehrlich ist - unmittelbar mit der Anfechtungsklage angefochten werden kann.</p>	13
<p>Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 22.10.2003 – 8 B 468/03 –, juris, Rn. 2, m.w.N.; VG Frankfurt, Beschluss vom 15.02.2021 – 12 L 2888/20.F –, juris, Rn. 20; VG Düsseldorf, Beschluss vom 12.07.2007 – 6 L 150/07 –, juris, Rn. 5; VG Köln, Urteil vom 13.09.2002 – 11 K 5176/01 –, juris, Rn. 8.</p>	14
<p>Die Anordnung zur Aufstellung der Sperrpfosten ist darauf gerichtet, eine konkrete örtliche Verkehrssituation zu regeln, indem sie die durchgängige Befahrbarkeit der L1.-----straße für den Kraftfahrzeugverkehr beseitigt.</p>	15
<p>Die Bekanntgabe der verkehrsregelnden Anordnung erfolgt durch Aufstellung der Sperrpfosten (§ 41 Abs. 3 VwVfG NRW). Ein (rot-weiß gestreifter) Sperrpfosten ist eine Verkehrseinrichtung gemäß § 43 Abs. 1 StVO.</p>	16
	17

Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 22.10.2003 – 8 B 468/03 –, juris, Rn. 4; Lafontaine in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Auflage, § 43 StVO, Rn. 20 (Stand: 30.08.2021), m.w.N.; die Eigenschaft eines Sperrpfostens als Verkehrseinrichtung i.S.d. § 43 Abs. 1 StVO verneinend: VG Koblenz, Urteil vom 22.02.2010 – 4 K 774/09.KO –, juris, Rn. 39; VG Bremen, Urteil vom 01.09.2016 – 5 K 2508/15 – juris, Rn. 21.	
Regelungen von Verkehrseinrichtungen gehen den allgemeinen Verkehrsregeln vor (§ 43 Abs. 2 StVO); ihnen kann ein ähnlicher Regelungsgehalt wie Verkehrszeichen zukommen (§ 45 Abs. 2 S. 4, Abs. 4, Halbsatz 1 StVO).	18
Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 22.10.2003 – 8 B 468/03 –, juris, Rn. 4.	19
Solche Verwaltungsakte sind in entsprechender Anwendung von § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 VwGO sofort vollziehbar, da sie unaufschiebbaren Anordnungen und Maßnahmen von Polizeibeamten gleichstehen.	20
Vgl. BVerwG, Urteil vom 21.08.2003 – 3 C 15.03 –, juris, Rn. 19; OVG NRW, Beschluss vom 22.10.2003 – 8 B 468/03 –, juris, Rn. 5; VG Frankfurt, Beschluss vom 15.02.2021 – 12 L 2888/20.F –, juris, Rn. 20.	21
Die erforderliche Antragsbefugnis der Antragsteller für ihr Anordnungsbegehren (§ 42 Abs. 2 VwGO analog) liegt vor. Gegenüber einer Verkehrsbeschränkung können Verkehrsteilnehmer und Anlieger als Verletzung eigener Rechte geltend machen, die rechtssatzmäßigen Voraussetzungen der auch sie treffenden Regelung lägen nicht vor oder aber ihre eigenen Belange seien bei der behördlichen Ermessensausübung rechtsfehlerhaft mit den für die Anordnung sprechenden Belangen abgewogen worden.	22
Vgl. BVerwG, Urteil vom 27.01.1993 – 11 C 35.92 –, juris.	23
Da dies nicht auszuschließen ist — mehr ist für die Darlegung der Antragsbefugnis analog § 42 Abs. 2 VwGO nicht zu fordern, die Frage der tatsächlichen Rechtsverletzung ist eine Frage der Begründetheit — sind die Antragsteller, die geltend gemacht haben, die L1-----straße als Verkehrsteilnehmer zu benutzen, antragsbefugt.	24
Die weitere Voraussetzung für die Zulässigkeit eines Antrags nach § 80 Abs. 5 VwGO, dass die - hier noch zu erhebende - Anfechtungsklage nach § 42 Abs. 1 Alt. 1 VwGO in der Hauptsache nicht offensichtlich unzulässig ist, ist ebenfalls erfüllt. Insbesondere kann die Anfechtungsklage noch fristgerecht erhoben werden. Die bei fehlender Rechtsbehelfsbelehrung maßgebliche Klagefrist von einem Jahr nach § 58 Abs. 2 VwGO kann offensichtlich noch eingehalten werden. Sie beginnt bei der Anfechtung von Verkehrszeichen für den Verkehrsteilnehmer zu dem Zeitpunkt, an dem er das erste Mal auf das Verkehrszeichen trifft	25
- vgl. BVerwG, Urteil vom 23.09.2010 – 3 C 37.09 –, juris -,	26
hier also frühestens mit Aufstellung der Sperrpfosten am 05.07.2021.	27
b) Der Antrag zu 1. ist auch begründet. Das Gericht hat für seine Entscheidung nach § 80 Abs. 5 S. 1 VwGO eine Ermessensentscheidung zu treffen. Dabei ordnet das Gericht die aufschiebende Wirkung eines Rechtsbehelfs an, wenn das Interesse des jeweiligen Antragstellers an der beantragten Aussetzung der Vollziehung das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung des Verwaltungsaktes überwiegt. Die dabei vorzunehmende Interessenabwägung hat sich maßgeblich an den Erfolgsaussichten in der Hauptsache zu	28

orientieren. Erweist sich der angefochtene Verwaltungsakt als offensichtlich rechtswidrig, fällt die Interessenabwägung zu Gunsten des Antragstellers aus, denn an der sofortigen Vollziehbarkeit rechtswidriger Verwaltungsakte kann kein öffentliches Interesse bestehen. Umgekehrt ist der Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO zurückzuweisen, wenn sich der angefochtene Verwaltungsakt als rechtmäßig erweist.

Nach diesem anzulegenden Maßstab erweist sich der Antrag zu 1. als begründet, denn die durch die Aufstellung der Sperrpfosten bekannt gegebene verkehrsrechtliche Anordnung der Antragsgegnerin vom 27.05.2021 erweist sich bei der allein möglichen summarischen Prüfung als voraussichtlich rechtswidrig. 29

Maßgeblich ist insoweit die Rechtslage im Zeitpunkt des Ergehens der gerichtlichen Entscheidung, denn bei Verkehrszeichen (ebenso bei Verkehrseinrichtungen) handelt es sich um Verwaltungsakte mit Dauerwirkung, für deren Rechtmäßigkeit die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der letzten tatsächengerichtlichen Entscheidung maßgeblich ist. 30

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 01.09.2017 – 3 B 50.16 –, juris, Rn. 8. 31

Dementsprechend ist die StVO in der zuletzt durch Gesetz vom 27.07.2021 (BGBl. I, S. 3091) geänderten Fassung zu Grunde zu legen. 32

aa) Die der Errichtung der Sperrpfosten zu Grunde liegende verkehrsrechtliche Anordnung kann nicht auf die von der Antragsgegnerin ausdrücklich herangezogene Rechtsgrundlage des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO gestützt werden. Nach dieser Vorschrift kann die Straßenverkehrsbehörde die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen den Verkehr beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Die Vorschrift beinhaltet somit zwei Alternativen, wobei die Antragsgegnerin sich ausdrücklich auf die zweite Alternative der Vorschrift („zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen“) gestützt hat. Ergänzend bestimmt § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. 33

Die Vorschrift des § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 Halbsatz 2 StVO setzt ebenso wie die straßenverkehrsrechtliche Generalklausel des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO voraus, dass eine konkrete Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs vorliegt. 34

Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 22.10.2003 – 8 B 468/03 –, juris, Rn. 12; Bay. VGH, Beschluss vom 26.02.2015 – 11 ZB 14.2491 –, juris, Rn. 20; König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 46. Auflage 2021, § 45 StVO, Rn. 32; a.A. wohl Hess. VGH, Beschluss vom 19. Oktober 1992 – 2 TH 246/92 –, juris, Rn. 53. 35

Nichts anderes folgt aus der Vorschrift des § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 7 StVO. Diese Vorschrift entbindet im Fall von Erprobungsmaßnahmen nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 Halbsatz 2 StVO zwar von der Voraussetzung des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO, wonach Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden dürfen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Auch wenn eine qualifizierte Gefahrenlage nicht erforderlich ist, bleibt für solche Erprobungsmaßnahmen aber die Vorschrift des § 45 Abs. 9 S. 1 StVO weiter einschlägig. 36

Auch nach der am 28.04.2020 in Kraft getretenen StVO-Novelle (Vierundfünfzigste Verordnung zur Änderung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften vom 20.04. 2020 – BGBl. 2020 I, S. 814) ist gemäß § 45 Abs. 1 Sätze 1 und 2 Nr. 6, Abs. 9 Sätze 1 und 4 Nr. 7 StVO tatbestandliche Voraussetzung für einen Verkehrsversuch weiterhin eine konkrete Gefahrenlage. Die Änderungsverordnung sieht in Art. 1 Nr. 14 lit. b unter anderem vor, dass „Erprobungsmaßnahmen nach Absatz 1 Satz 2 Nr. 6 zweiter Halbsatz“ als Nr. 7 in § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO aufgenommen werden.

Danach bleibt eine konkrete Gefahrenlage weiterhin grundlegende tatbestandliche Voraussetzung für entsprechende Erprobungsmaßnahmen. Dies ergibt sich bereits aus der systematischen Stellung des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO. Darin wird lediglich eine Ausnahme von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO gemacht, womit 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 der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt (sog. qualifizierte Gefahrenlage). Eine Ausnahme von der bereits in § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO vorausgesetzten und durch Abs. 9 Satz 1 StVO konkretisierten Gefahrenlage geht damit systematisch gerade nicht einher. Auch aus der Entstehungsgeschichte heraus ist unter Einbeziehung der Begründung der 54. Änderungsverordnung ersichtlich, dass lediglich eine Ausnahme von der durch § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO grundsätzlich vorausgesetzten qualifizierten Gefahrenlage gemacht werden sollte. So ist in der Begründung der Änderungsverordnung ausdrücklich vorgesehen, dass es für „Beschränkungen des fließenden Verkehrs im Rahmen der Erprobung verkehrsregelnder oder -sichernder Maßnahmen [...] damit nicht mehr des Nachweises und einer aufwendigen Begründung einer besonderen örtlichen Gefahrenlage (nach der Rechtsprechung eine um ca. 2/3 gesteigerte Gefahrenlage) für eines der in § 45 genannten Rechtsgüter [bedarf]“ (BR Drs. 591/19, S. 86). Damit ist klargestellt, dass der gesetzgeberischen Intention folgend nur von dem Erfordernis der qualifizierten, nicht aber von der bereits in § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO geforderten „einfachen“ konkreten Gefahrenlage eine Ausnahme gemacht werden soll. Dass die Änderungsverordnung den § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO unberührt lässt, ergibt sich unter ergänzender Betrachtung der Entstehungsgeschichte des § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO auch daraus, dass mit Neufassung des 45 Abs. 9 StVO durch Art. 1 Nr. 4 lit. a der Ersten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 30.11.2016 (BGBl. 2016 I, S. 2848) ebenfalls nicht von der konkreten Gefahrenlage abgesehen wurde. So sollte auch bei den in § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO benannten sensiblen Einrichtungen kein Automatismus für die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung gelten. Vielmehr sollte lediglich die hohe Hürde für die streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 km/h abgesenkt werden, ohne dass es eines Nachweises eines erheblich übersteigenden Gefahrbereichs bedarf. § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO bleibt ausdrücklich unberührt (BR Brs. 332/16, S. 13f.). Der systematischen Stellung der neu eingeführten Nr. 7 in § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO folgend, gilt nichts Abweichendes für die Anordnung von Erprobungsmaßnahmen.

Vgl. VG München, Urteil vom 28.10.2020 – M 23 K 20.2826 –, juris, Rn. 13 f.

Dies bedeutet, dass eine Erprobungsmaßnahme zwar angeordnet werden kann, ohne dass die sonst erforderliche besondere Gefahrenlage des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO vorliegt, ihre Anordnung aber dort ausscheidet, wo eine „einfache“ Gefahrenlage (vgl. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO: „aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs“) nicht vorliegt. Die Anbringung der Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen muss aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich sein (§ 45 Abs. 9 Satz 1 StVO).

38

39

40

41

Vgl. VG Frankfurt, Beschluss vom 31.08.2021 – 12 L 1802/21.F –, juris, Rn. 16.	
Im Hinblick auf die Erforschung und Erprobung verkehrssichernder und verkehrslenkender Maßnahmen wird zwar nicht zu fordern sein, dass die hierzu eingesetzte Versuchsmaßnahme als endgültige Regelung rechtmäßig angeordnet werden darf	42
Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 19.12.1995 – 25 B 2750/95 –, juris, Rn. 15.	43
Allerdings dient die Ermächtigung des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO der Zielrichtung, mehr Sicherheit im Straßenverkehr zu gewinnen. Erfasst werden sollten also solche Fälle, in denen nicht die Frage zweifelhaft ist, ob überhaupt eine Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs vorliegt, sondern solche, in denen noch geklärt werden muss, welche Maßnahmen zur Abwehr dieser Gefahr geeignet und erforderlich sind. Es genügt deshalb nicht, dass die Straßenverkehrsbehörde eine Gefahr nur vermutet und durch den Verkehrsversuch Aufschluss darüber erlangen will, ob sie tatsächlich gegeben ist. Einen Gefahrerforschungseingriff ermöglicht § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO nicht.	44
Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 19.12.1995 – 25 B 2750/95 –, juris, Rn. 7; Bay. VGH, Beschlüsse vom 26.02.2015 – 11 ZB 14.2491 –, juris, Rn. 20 und vom 07.12.2006 – 11 CS 06.2450 –, juris, Rn. 52; VG München, Urteil vom 29.09.2014 – M 23 K 14.3323 –, juris, Rn. 36; König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 46. Auflage 2021, § 45 StVO, Rn. 32; Wolf in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Auflage, § 45 StVO, Rn. 18 (Stand: 04.01.2021).	45
Ein bloßer Gefahrenverdacht, d.h. eine Sachlage, in der möglicherweise eine Gefahr vorliegt, deren Feststellung (oder Ausschluss) aber weiterer Untersuchungen bedarf, reicht deshalb nicht aus.	46
Vgl. VG München, Beschluss vom 03.09.2020 – M 23 S 20.2827 –, juris, Rn. 24.	47
Die Durchführung eines Modellversuchs setzt daher vor der verkehrsbehördlichen Anordnung ein folgerichtiges, systematisches Vorgehen der Straßenbehörde voraus. Dies erfordert in der Regel eine sorgfältige Bestandsaufnahme und Bewertung derjenigen Umstände, die die als korrekturbedürftig eingeschätzte Situation begründen und diejenigen verkehrsregelnden Maßnahmen aufzeigen, die geeignet und erforderlich sein können, die Situation auf Dauer zu beseitigen oder zu entschärfen. Erst in diesem Stadium der Planung verkehrsrechtlicher Regelungen kommt die Durchführung eines Verkehrsversuchs als Voraussetzung für eine endgültige Regelung unter Berücksichtigung der Folgen der veränderten Situation in Betracht. Das verbietet es, nach dem Prinzip von „Versuch und Irrtum“ im Sinne einer freien, voraussetzungslos anwendbaren Experimentierklausel verkehrsregelnde Maßnahmen zur Probe zu treffen.	48
Vgl. OVG des Saarlandes, Beschluss vom 21.05.2002 – 9 W 9/02 –, juris, Rn. 24; VG Neustadt (Weinstraße), Beschluss vom 18.02.2011 – 1 L 78/11.NW –, juris, Rn. 9; VG München, Urteil vom 29.09.2014 – M 23 K 14.3323 –, juris, Rn. 36.	49
Eine demnach erforderliche Gefahrenlage (vgl. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO: „Aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs“) hat die Antragsgegnerin, die insoweit die materielle Beweislast trägt	50
- vgl. Bay. VGH, Beschlüsse vom 28.12.2020 – 11 ZB 20.2176 –, juris, Rn. 22 und vom 29.01.2021 – 11 ZB 20.1020 –, juris, Rn. 24 -,	51

nicht ausreichend dargetan.	52
Für die Darlegung einer Gefahrenlage i.S.d. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO ist eine konkrete Ermittlung und Dokumentation erforderlich.	53
Vgl. VG Bayreuth, Urteil vom 26. Mai 2020 – B 1 K 18.730 –, juris, Rn. 26, m.w.N.	54
Die Antragsgegnerin hat jedoch keine Erkenntnisse vorgetragen, aus denen sich eine bestehende Gefahrenlage in der L1.-----straße ergibt.	55
Vielmehr sprechen schon die eigenen Ausführungen der Antragsgegnerin gegen das Vorliegen einer Gefahrenlage. Die Antragsgegnerin hat bekundet, dass die L1.-----straße (bisher) eine „unechte“ Einbahnstraße sei. Eine Einfahrt von der L2.-----straße aus sei nicht erlaubt; die L1.-----straße selbst könne aber in beide Richtungen befahren werden. Diese unechte Einbahnstraße bestehe bereits seit 1996; verkehrsgefährdende Situationen durch diese Verkehrsregelung seien in all den Jahren nicht bekannt geworden. Die L1.-----straße sei zudem Bestandteil einer Tempo-30-Zone. Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sähen bei Geschwindigkeiten von 40km/h für den maßgebenden Begegnungsfall LKW/PKW in Anliegerstraßen Verkehrsraumbreiten von min. 5,00m vor. Diese seien vor Ort tatsächlich auch vorhanden. Selbst an den lokalen Engstellen (wie z.B. an der Außengastronomie „J. B. H.“) sei die Befahrung mit einem LKW möglich.	56
Dieser Befund findet Bestätigung durch das Ergebnis einer im Jahre 2013 auf Anregung der Polizei durchgeführten Überprüfung, ob in der L1.-----straße mittels einer Beschilderung oder Markierung auf querende Kinder hingewiesen werden sollte. Eine Gefahrenlage konnte dabei nicht festgestellt werden. Im Ergebnis zum durchgeführten Ortstermin heißt es:	57
„Die L1.-----straße liegt in einer Tempo-30-Zone. Aufgrund der Enge der Straße sowie des Straßenbelages (Kopfsteinpflaster) werden dort nur sehr geringe Geschwindigkeiten gefahren. Zudem ist die Straße grundsätzlich nur sehr schwach frequentiert. Ein Gefahrenpotential für querende Kinder wird daher nicht gesehen. [...] Eine zwingende verkehrliche Notwendigkeit für die Anordnung von Verkehrszeichen oder Markierungen, die auf querende Schulkinder hinweisen, ist somit nicht gegeben, sodass eine entsprechende Anordnung weder möglich noch zulässig ist.“	58
Vor diesem Hintergrund ist die Annahme einer Gefahrenlage durch die Antragsgegnerin nicht schlüssig.	59
Nichts anderes gilt, wenn man die streitgegenständliche Abbindung der L1.-----straße nicht als isolierte Einzelmaßnahme, sondern in dem Gesamtkontext des Projektes „B1. .S.“ betrachtet, mit dem die Antragsgegnerin ein Bündel von verkehrlichen Regelungen (hinsichtlich der einzelnen Maßnahmen wird auf den Beschluss des Rates der Antragsgegnerin zu TOP 19 in der Sitzung vom 27.05.2021 verwiesen) zur „Verkehrsberuhigung, Steigerung der Aufenthaltsqualität und Erhöhung der allgemeinen Sicherheit“ im sogenannten „B1. -I.“ (vgl. zur räumlichen Begrenzung dieses Bereichs Bl. 27 des Verwaltungsvorgangs (B) der Antragsgegnerin) in C. zeitlich befristet erproben möchte.	60
Denn auch wenn man dieses Maßnahmenbündel als einheitliche Erprobungsmaßnahme nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO qualifiziert, ist nicht dargelegt oder sonst ersichtlich, dass dieser eine Gefahr i.S.d. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO zu Grunde liegt.	61

Dies gilt insbesondere mit Blick auf das angeführte Ziel der Verkehrsberuhigung. Die Gewährleistung der Leichtigkeit des Verkehrs gehört zur Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, zu deren Schutz § 45 Abs. 1 StVO die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen gestattet. Die Vorschrift des § 45 Abs. 1 StVO deckt auch Verkehrslenkungsmaßnahmen, die dazu dienen, auf den Straßen innerstädtischer Ballungsgebiete die Flüssigkeit und damit die Leichtigkeit des Verkehrs aufrechtzuerhalten oder wiederherzustellen.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 25.04.1980 – 7 C 19.78 –, juris, Rn. 23.

63

Die Vorschrift ermöglicht daher auch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bei solchen Beeinträchtigungen der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, die über das normale und unvermeidliche Maß ständiger Gefahren durch den Kraftfahrzeugverkehr hinausgehen. Gerade enge oder winklige oder besonders verkehrsreiche Straßen können erhöhte Verkehrsgefahren wahrscheinlich und daher angemessene Verkehrsbeschränkungen erforderlich machen. Zur Erreichung einer unerlässlich gewordenen Verkehrsberuhigung kann es erforderlich sein, den Individualverkehr zwecks Verkehrsverdünnung aus bestimmten Bereichen zu verdrängen und so die Leichtigkeit des verbliebenen Verkehrs auf diesen Straßen zu erhalten und die Gefährdung der Fußgänger durch Kraftfahrzeuge wesentlich zu mindern.

64

Vgl. BVerwG, Urteil vom 25.04.1980 – 7 C 19.78 –, juris, Rn. 24.

65

Eine übermäßige Beeinträchtigung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf einer oder mehreren der in das Projekt „B1. .S. “ einbezogenen Straßen ist jedoch weder dargelegt worden noch sonst ersichtlich.

66

Konkrete und nachvollziehbare Feststellungen über eine verkehrsmäßige Überlastung einer oder mehrerer der in das Projekt „B1. .S. “ einbezogenen Straßen hat die Antragsgegnerin nicht getroffen. Aktenkundig sind nur Verkehrsmessungen betreffend den Kraftfahrzeugverkehr im Knotenpunkt L2.-----straße - N.----straße - L3.-----platz (der in die L4.-----straße übergeht) am 18. und 20.05.2021 sowie im Knotenpunkt P.----straße - X. am 8. und 10.06.2021. Die im Mai 2021 gemessenen Werte von täglich 2.092 bzw. 2.217 Fahrzeugen im Knotenpunkt L2.-----straße - N.----straße - L3.-----platz und die im Juni 2021 gemessenen Werte von 3.920 bzw. 3.895 Fahrzeugen im Knotenpunkt P.----straße - X. sind für sich genommen ohne Aussagekraft. Es drängt sich jedenfalls ohne nähere Erläuterung nicht ohne weiteres auf, dass die Verkehrsbelastung auch nur auf einer dieser Straßen zu einer übermäßigen Beeinträchtigung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs führt. Dies gilt auch für die L1.-----straße, für die im Übergang zur P.----straße am 8.06.2021 insgesamt 934 ein- und ausfahrende Fahrzeuge und am 10.06.2021 insgesamt 885 ein- und ausfahrende Fahrzeuge gemessen wurden; diese Zahlen bilden die Verkehrsbelastung der L1.-----straße auch zutreffend ab, da eine Einfahrt von der L2.-----straße aus bisher nicht erlaubt war, der gesamte Verkehr also über die P.----straße einfahren musste. Weiteres belastbares Datenmaterial hat die Antragsgegnerin nicht vorgelegt.

67

Soweit die Antragsgegnerin befürchtet, dass infolge der Sperrung der zur „reinen“ Fahrradstraße erklärten Straße X. für den Kraftfahrzeugverkehr insbesondere der Schüler-Bring- und Abholverkehr der nahe gelegenen Schulen in die L1.-----straße ausweichen und damit das Verkehrsaufkommen in der L1.-----straße zunehmen wird, ist auch damit keine konkrete Gefahr i.S.d. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO aufgezeigt. Eine konkrete Prognose der Verkehrszunahme infolge einer erwarteten Verkehrsverlagerung, welche die hinreichend sichere Annahme einer künftigen übermäßigen Beeinträchtigung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs - etwa durch die von der Antragsgegnerin befürchtete Häufung

68

von Parkverstößen - oder eine besondere Gefährdung von Fußgängern, insbesondere von Schülern in der L1.-----straße rechtfertigen könnte, hat die Antragsgegnerin nicht angestellt. Da die Straße X. und die L1.-----straße in gänzlich unterschiedliche Bereiche der C1. Innenstadt führen, erscheint es auch nicht wahrscheinlich, dass sämtliche Verkehrsteilnehmer, die die Straße X. nach deren Sperrung für den Kraftfahrzeugverkehr nicht mehr benutzen können, auf die L1.-----straße ausweichen und das dortige Verkehrsaufkommen erhöhen würden. Insofern können jedenfalls nicht die gesamten bisher auf der Straße X. und der P.----straße gemessenen Verkehrsströme prognostisch dem Verkehrsaufkommen in der L1.-----straße hinzugerechnet werden. Aber auch der bisher über die Straße X. abgewickelte Schüler-Bring- und Abholverkehr - der schon nicht zahlenmäßig belegt ist - kann jedenfalls nicht in seiner Gesamtheit auf die L1.-----straße projiziert werden, da jedenfalls für die Schüler der L5. zwei „Kiss+Ride“-Haltemöglichkeiten (vgl. Bl. 35 VV (B)) eingerichtet wurden, um ein Einfahren in die L1.-----straße überflüssig zu machen. In welchem Umfang diese bei Offenhaltung der L1.-----straße genutzt oder eben nicht genutzt würden, kann nicht mit hinreichender Sicherheit vorhergesagt werden.

Mangels belastbarer Prognosegrundlage bleibt die Annahme der Antragsgegnerin, dass ohne die vorgenommene Abbindung eine unzumutbare Verkehrsbelastung mit daraus folgenden Risikopotentialen in der L1.-----straße entstehen würde, ein bloßer Gefahrenverdacht, der nach dem oben gesagten die Aufstellung der Sperrpfosten nicht zu rechtfertigen vermag. 69

Von einer gesicherten Bewertungsgrundlage, die ihrerseits als Basis für die Erprobung geeigneter Maßnahmen im Rahmen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 Halbsatz 2 StVO dienen könnte, kann somit hier offensichtlich nicht ausgegangen werden. 70

Die Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 Halbsatz 2 StVO setzt ferner voraus, dass die Dauer des Verkehrsversuchs dem Erprobungscharakter der Maßnahme entspricht; weiter, dass das Erprobungsziel konkret bestimmt und die erprobte Maßnahme geeignet und erforderlich ist, um das angestrebte Ziel zu erreichen, sowie im Rahmen der Widmung möglich und dauerhaft rechtlich zulässig wäre. 71

Vgl. OVG NRW, Beschlüsse vom 19.12.1995 – 25 B 2750/95 –, juris, Rn. 13 und vom 22.10.2003 – 8 B 468/03 –, juris, Rn. 15 ff.; Bay. VGH, Beschlüsse vom 28.06.2018 – 11 CS 18.964 –, juris, Rn. 12; und vom 26.02.2015 – 11 ZB 14.2491 –, juris, Rn. 20; VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 26.10.1994 – 5 S 2344/94 –, juris Rn. 18. 72

Vorliegend hat die Antragsgegnerin schon kein konkretes Erprobungsziel formuliert. Welche Erkenntnisse sich die Antragsgegnerin durch die Abbindung der L1.-----straße über die Ursachen einer Gefahr i.S.d. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO oder die geeigneten und erforderlichen Maßnahmen zu deren Abwehr verspricht, erschließt sich nicht. Soweit die Antragsgegnerin eine künftige Überlastung der L1.-----straße und daraus resultierende Gefahren befürchtet, ist eine verkehrsrechtliche Anordnung zur Aufstellung von Sperrpfosten als Erprobungsmaßnahme außerdem nicht erforderlich, weil deren Erfolg auf der Hand liegt. Es versteht sich von selbst und bedarf keiner Erprobung, dass eine Abbindung der L1.-----straße im Übergang zur P.----straße die Verlagerung von Verkehrsströmen aus dieser Richtung wirksam unterbindet. Vor diesem Hintergrund drängt sich der Eindruck auf, dass es der Antragsgegnerin vielmehr darum ging, den erwarteten Folgen der versuchsweisen Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Straße X. entgegenzuwirken. Dann läge in der Anordnung zur Aufstellung der Sperrpfosten aber eine „endgültige“, wenngleich nach § 36 Abs. 2 Nr. 1 VwVfG befristete Regelung nach § 45 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 i.V.m. Abs. 9 Satz 1 73

und 3 StVO StVO, die aber ebenfalls rechtswidrig wäre (dazu sogleich).

Mangelt es daher an den tatbestandlichen Voraussetzungen zur Durchführung eines Modellversuchs auf der Grundlage des § 45 Abs. 1 Nr. 6 Halbsatz 2 StVO, so ist auch die Ermessensausübung der Antragsgegnerin, die das Gericht in den Grenzen des § 114 VwGO zu überprüfen hat, mangels tragfähiger Tatsachen und Bewertungsgrundlage rechtsfehlerhaft. 74

Vgl. VG Neustadt (Weinstraße), Beschluss vom 18.02.2011 – 1 L 78/11.NW –, juris, Rn. 15. 75

Hinzu kommt, dass bei der Entscheidung über eine verkehrsregelnde Anordnung nach § 45 Abs. 1 S. 1 StVO die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens sowohl die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer zu würdigen als auch die Interessen etwa betroffener Anlieger in Rechnung zu stellen hat. 76

Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 22.10.2003 – 8 B 468/03 –, juris, Rn. 18; VG Bayreuth, Urteil vom 26.05.2020 – B 1 K 18.730 –, juris, Rn. 29. 77

Dies gilt auch bereits bei Erprobungsmaßnahmen nach § 45 Abs. 1 Nr. 6 Halbsatz 2 StVO. 78

Vgl. VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 26.10.1994 – 5 S 2344/94 –, juris, Rn. 21; VG Bayreuth, Urteil vom 26.05.2020 – B 1 K 18.730 –, juris, Rn. 29; so wohl auch Bay. VGH, Beschluss vom 28.06.2018 – 11 CS 18.964 –, juris, Rn. 14. 79

Die verkehrsrechtliche Anordnung der Antragsgegnerin vom 27.05.2021 lässt jedoch nicht erkennen, dass die Auswirkungen der „Probesperrung“ auf die davon betroffenen Anlieger und Verkehrsteilnehmer bei der Entscheidung berücksichtigt und mit den für die Errichtung der Sperrpfosten sprechenden Belangen abgewogen wurden. Insofern findet sich in dem Ratsbeschluss vom 27.05.2021, mit dem u.a. die streitgegenständliche Maßnahme beschlossen worden ist, nur die Maßgabe, dass die Erreichbarkeit der Grundstücke gewährleistet bleiben müsse. Dass die L1.-----straße nunmehr von den Anliegern nur noch in eine Richtung verlassen werden kann und keinen Durchgangsverkehr mehr ermöglicht, hat aber offenbar keinen Eingang in die Ermessensentscheidung der Antragsgegnerin gefunden. 80

Die Ermessensausübung der Antragsgegnerin dürfte ferner deshalb rechtsfehlerhaft sein, weil sie sich nicht am Zweck der Ermächtigung orientiert (§ 114 Satz 1 VwGO). Die Antragsgegnerin verfolgt mit der Maßnahme ein außerhalb der straßenverkehrsrechtlichen Gefahrenabwehr liegendes Ziel. Das Ob und das Wie der in das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde gestellten Anordnung von Verkehrsbeschränkungen ist an der ermessenseröffnenden Norm des § 45 Abs. 1 StVO zu messen. Die in § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO enthaltene Formulierung "aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs" bezeichnet nicht nur eine rechtssatzmäßige Voraussetzung für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen, sondern gibt zugleich den Zweck des Ermessens normativ vor. Die Ermächtigung dient der Beseitigung oder Minderung konkreter Gefahren für die Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs. 81

Vgl. OVG Bremen, Beschluss vom 10.11.1998 – 1 BA 20/97 –, juris, Rn. 42. 82

Entsprechendes gilt für § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 Halbsatz 2 StVO. Maßnahmen nach dieser Vorschrift müssen daher von der Absicht getragen sein, verkehrsregelnde oder verkehrssichernde Maßnahmen zum Zwecke der Gefahrenabwehr zu erproben. Die Antragsgegnerin hat nicht zu diesem Zweck gehandelt, sondern das verkehrsrechtliche 83

Instrumentarium in Dienst genommen für einen außerhalb der Gefahrenabwehr liegenden Zweck. Denn laut Begründung zum Ergänzungsantrag der G1. C2. /E. H1. (Drucksache 1477/2020-2025) erfolgte die Einbeziehung der L1.-----straße in das Projekt „B1. .S “ und deren Abbindung „um die Aufenthaltsqualität noch zu erweitern“ und damit gerade nicht zur Erprobung von Maßnahmen zur Abwehr einer konkreten Gefahr. Die Zielsetzung des Projektes „B1. .S “, die allgemeine Sicherheit zu erhöhen, genügt in seiner Pauschalität nicht, um ein Handeln anlässlich einer festgestellten konkreten straßenverkehrsbezogenen Gefahr zu belegen. Dass dem letztendlich gefassten Ratsbeschluss darüber hinausgehende, gefahrenbezogene Erwägungen zu Grunde lagen, ist nicht ersichtlich.

Gründe der Gefahrenabwehr haben somit ursprünglich keine Rolle gespielt und sind erst im Laufe des Verfahren durch den Oberbürgermeister der Antragsgegnerin nachgeschoben worden. Gleiches gilt für Erwägungen zu den Auswirkungen der „Probesperrung“ auf die Anlieger und Verkehrsteilnehmer. Diese nachträglich angestellten Ermessenserwägungen sind aber bereits deshalb nicht nach § 114 Satz 2 VwGO berücksichtigungsfähig, weil die verkehrsrechtliche Anordnung von einem Kollegialorgan, dem Rat der Antragsgegnerin, erlassen wurde und nicht ersichtlich ist, dass die ergänzten Ermessenserwägungen auf dessen Entscheidung beruhen. 84

Vgl. Rennert, in: Eyermann, VwGO, 15. Auflage 2019, § 114 VwGO, Rn. 90, vgl. auch VG Berlin, Beschluss vom 29.07.1998 – 27 A 23.98 –, juris zum Nachschieben von Ermessenserwägungen durch den Direktor einer Medienanstalt bei Erlass des Verwaltungsakts durch den Medienrat als Kollegialorgan; VG Sigmaringen, Urteil vom 16.10.2013 – 1 K 4293/12 –, juris, Rn. 40 zum Nachschieben von Ermessenserwägungen durch den Geschäftsführer eines Versorgungswerks bei Erlass des Verwaltungsakts durch dessen Vorstand als Kollegialorgan. 85

bb) Eine Umdeutung (§ 47 VwVfG NRW) beziehungsweise ein Austausch der Ermächtigungsgrundlage führt nicht zur Rechtmäßigkeit der streitgegenständlichen Maßnahme. 86

(1) Auf der Grundlage von § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 9 Satz 1 und 3 StVO kann die streitgegenständliche Maßnahme nicht aufrechterhalten werden, da die von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO im Falle einer - hier vorliegenden - Verkehrsbeschränkung geforderte qualifizierte Gefahrenlage nach dem oben Gesagten erst Recht nicht vorliegt. 87

Im Übrigen wäre auch eine endgültige Maßnahme nach § 45 Abs. 1 S. 1 StVO nach dem oben Ausgeführten ermessensfehlerhaft. 88

(2) § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 Halbsatz 1 StVO bietet ebenfalls keine tragfähige Grundlage für die streitgegenständliche Maßnahme, da auch diese Vorschrift eine konkrete Gefahr i.S.d. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO voraussetzt 89

- vgl. OVG NRW, Beschluss vom 19.12.1995 – 25 B 2750/95 –, juris - 90

und im Falle einer Verkehrsbeschränkung sogar eine qualifizierte Gefahr nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO verlangt, da § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 7 StVO ausdrücklich nur in den Fällen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 Halbsatz 2 StVO von dieser Tatbestandsvoraussetzung befreit. 91

(3) Schließlich lässt sich die streitgegenständliche Maßnahme - auch nicht als Teilmaßnahme des Projektes „B1. .S. “ - nicht auf § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO stützen. 92

Danach treffen die Straßenverkehrsbehörden auch die notwendigen Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Diese Vorschrift ist hier bereist deshalb nicht einschlägig, weil ein Verkehrsverbot zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung sich nur dann auf diese Vorschrift gründen lässt, wenn seine Dauerhaftigkeit angestrebt wird. 93

Vgl. VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 26.10.1994 – 5 S 2344/94 –, juris, Rn. 17. 94

Hier erfolgen jedoch die streitgegenständliche Verkehrsbeschränkung wie auch die übrigen Maßnahmen im Rahmen des Projektes „B1. .S. “ nach dem erklärten Willen der Antragsgegnerin zu Testzwecken. 95

Davon abgesehen, dürften auch die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO nicht vorliegen. 96

Der Begriff der geordneten städtebaulichen Entwicklung ist - aufgrund der Stellungnahme des Bundesrats im Gesetzgebungsverfahren (BT-Drs. 8/3150, S. 17 zu Nr. 15) - bewusst und in Anlehnung an das Bundesbaugesetz (jetzt Baugesetzbuch) gewählt worden (vgl. etwa § 1 Abs. 3, § 20 Abs. 1 Nr. 3, § 31 Abs. 2 Nr. 2, § 34 Abs. 4 Satz 2 BauGB). Er gehört - wie die Bauleitplanung - zur Planungshoheit der Gemeinde und erfasst solche Planungen, die zwar nicht Bestandteil wirksamer Bauleitpläne (Flächennutzungspläne oder Bebauungspläne) sein müssen, aber bereits hinreichend konkrete Konzepte der Gemeinde enthalten, mit denen sie in eigener Zuständigkeit die städtebauliche Entwicklung auch durch verkehrliche Maßnahmen verändern und verbessern will. 97

Verkehrliche Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung setzen voraus, dass ein städtebauliches Verkehrskonzept bereits vorhanden ist. Erst und nur dann kann die straßenverkehrsrechtliche Anordnung ihre insoweit dienende Funktion entfalten. Welche inhaltlichen und verfahrensmäßigen Anforderungen an ein solches kommunales Verkehrskonzept zu stellen sind, hat das Bundesverwaltungsgericht bisher nicht abschließend entschieden. Es hat aber gewisse Mindestanforderungen formuliert. Danach muss das Verkehrskonzept jedenfalls – erstens – hinreichend konkret die verkehrsmäßigen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich darstellen, die aus Gründen der geordneten städtebaulichen Entwicklung für erforderlich oder zweckmäßig gehalten werden. Das städtebauliche Verkehrskonzept muss – zweitens – von den für die Willensbildung in der Gemeinde zuständigen Organen beschlossen worden sein. Soweit es die Veränderung von Verkehrsstraßen und -strömen zum Inhalt hat, muss es – drittens – den Erfordernissen planerischer Abwägung genügen und insbesondere darlegen, weshalb bestimmte Straßen(züge) entlastet und welche neuen Straßen(züge) in für dortige Anwohner zumutbarer Weise belastet werden sollen und können. 98

Vgl. BVerwG, Urteil vom 20.04.1994 –11 C 17.93 –, juris, Rn. 19, 22; Bay. VGH, Urteil vom 21.02.2011 - 11 B 09.3032 -, juris, Rn. 36. 99

Ein - hinreichend konkretisiertes - städtebauliches Verkehrskonzept, aus dem sich ergibt, welche verkehrlichen Maßnahmen in einem bestimmten räumlichen Bereich gerade aus Gründen der geordneten städtebaulichen Entwicklung für erforderlich oder zweckmäßig gehalten werden und welche Gesichtspunkte der planerischen Abwägung insoweit zugrunde lagen, hat die Antragsgegnerin bislang nicht erstellt. Das Projekt „B1. .S. “ - so es überhaupt als städtebauliches Konzept verstanden werden soll - genügt den dargestellten Anforderungen nicht. Es wäre mindestens zu fordern gewesen, belastbare 100

Verkehrszählungen durchzuführen, die Aufschluss über die Verkehrsbelastung im räumlichen Bereich des Projektes „B1. .S. “ geben könnten. Ausgehend hiervon hätte eine Auseinandersetzung damit erfolgen müssen, ob die Verkehrsbelastung mit den planerischen - vor allem bauleitplanerischen - Zielen der Antragsgegnerin (noch) im Einklang steht. Dies ist nicht geschehen. Es hätten zudem Ermittlungen auf belastbarer Tatsachenbasis dazu angestellt werden müssen, welche Straßenzüge den durch verschiedene Maßnahmen aus dem „B1. -I. “ verdrängten Verkehr aufnehmen sollen und ob diese Verkehrszunahme den dortigen Anwohnern zumutbar ist. Die Mutmaßungen einzelner Ratsmitglieder über mögliche alternative Verkehrsführungen reichen hierfür nicht aus.

II. Da somit dem Antrag der Antragsteller nach § 80 Abs. 5 S. 1 VwGO zu entsprechen war, steht den Antragstellern auch der nach § 80 Abs. 5 S. 3 VwGO weiter geltend gemachte Anspruch auf Beseitigung der bereits eingetretenen Vollzugsfolgen für den Fall zu, dass sie gegen die Maßnahme der Antragsgegnerin entsprechend der ihnen gemäß § 80 Abs. 5 S. 4 VwGO erteilten Auflage Klage erheben. 101

Vgl. VG Düsseldorf, Beschluss vom 28.06.2018 – 15 L 1022/18 –, juris, Rn. 50. 102

Für diesen Fall war die Antragsgegnerin nach § 80 Abs. 5 S. 3 VwGO zur Beseitigung der Sperrpfosten zu verpflichten, weil nur so effektiver Rechtsschutz gegen die verkehrsbehördliche Maßnahme der Antragsgegnerin erreicht werden kann. 103

Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 22.10.2003 – 8 B 468/03 –, juris, Rn. 22; Hess. VGH, Beschluss vom 12.11.1992 – 2 TG 1527/92, juris; VG Frankfurt, Beschluss vom 15.02.2021 – 12 L 2888/20.F –, juris, Rn. 31. 104

C. Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO. 105

Die Streitwertfestsetzung beruht auf §§ 52 Abs. 2, 53 Abs. 2 Nr. 2 GKG. Da es sich um insgesamt drei Antragsteller handelt, die ihr Begehren nicht als Rechtsgemeinschaft verfolgen, ist entsprechend § 5 ZPO für jeden der Antragsteller der Auffangstreitwert nach § 52 Abs. 2 GKG anzusetzen und der so ermittelte Wert angesichts des Umstandes, dass nur eine vorläufige Entscheidung in Streit steht, auf die Hälfte zu reduzieren. 106

Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 06.03.2001 – 11 E 854/00 –, juris, Rn. 10; OVG Schleswig-Holstein, Beschluss vom 23.03.2017 – 1 O 1/17 –, juris, Rn. 8; VG Frankfurt, Beschluss vom 31.08.2021 – 12 L 1802/21.F –, juris, Rn. 20. 107