Verwaltungsgericht Köln, 18 L 1982/26

Datum:	28.10.2026
Gericht:	Verwaltungsgericht Köln
Spruchkörper:	18.Kammer
Entscheidungsart:	Beschluss
Aktenzeichen:	18 L 1982/26
ECLI:	ECLI:DE:VGK:2026:1028.18L1982.26.00

Rechtskraft: nicht rechtskräftig

Tenor:

1. Die aufschiebende Wirkung der unter dem Aktenzeichen 18 K 6036/26 erhobenen Klage der Antragsteller zu 2) bis 7) gegen die verkehrsrechtliche Anordnung der Antragsgegnerin vom 00. Juli 2026, geändert durch die verkehrsrechtliche Anordnung vom 00. September 2026, i.V.m. den nach dem zugehörigen Markierungs- und Beschilderungsplan (1013/1515-LP 01-03 und 1515-LP) umzusetzenden Verkehrszeichen wird angeordnet.Der Antragsgegnerin wird aufgegeben, die nach dem Markierungs- und Beschilderungsplan (1013/1515-LP 01-03 und 1515-LP) aufgestellten Verkehrszeichen und aufgebrachten Markierungen, die auf der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 00. Juli 2026, geändert durch die verkehrsrechtliche Anordnung vom 00. September 2026, beruhen, zu entfernen bzw. unwirksam zu machen.Im Übrigen wird der Antrag abgelehnt.Die Gerichtskosten tragen der Antragsteller zu 1) zu 1/7 und die Antragsgegnerin zu 6/7. Die außergerichtlichen Kosten der Antragsgegnerin trägt der Antragsteller zu 1) zu 1/7. Die außergerichtlichen Kosten der Antragsteller zu 2) bis 7) trägt die Antragsgegnerin. Im Übrigen findet eine Kostenerstattung nicht statt.

2. Der Streitwert wird auf 17.500 Euro festgesetzt.

Gründe 1

I. Der sinngemäße Antrag der Antragsteller, 2

die aufschiebende Wirkung der unter dem Aktenzeichen 18 K 6036/26 erhobenen Klage gegen die verkehrsrechtliche Anordnung der Antragsgegnerin vom 00. Juli 2026, geändert durch die verkehrsrechtliche Anordnung vom 00. September 2026, i.V.m. den nach dem zugehörigen Markierungs- und Beschilderungsplan (1013/1515-LP 01-03 und 1515-LP) umzusetzenden Verkehrszeichen anzuordnen, 3

hat in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang Erfolg. 4

Der wörtliche Antrag der Antragsteller ist bei verständiger Würdigung (§ 122 Abs. 1, § 88 VwGO) im vorgenannten Sinne auszulegen. Aus der Klageschrift der Antragsteller folgt, dass diese sich gegen die straßenverkehrsrechtliche Anordnung vom 00. Juli 2026 im Ganzen und nicht gegen einzelne Verkehrszeichen wenden wollen. So bezeichnen die Antragsteller in der Klageschrift ausdrücklich die verkehrsrechtliche Anordnung der Antragsgegnerin vom 00. Juli 2026 [dort fälschlicherweise als Anordnung vom 29. Juli 2026 bezeichnet] mit Verweis auf die Markierungs- und Beschilderungspläne 1013/1515-LP 01-03 als Gegenstand der Klage. Dem steht nicht entgegen, dass die Klageschrift in der Folge einzelne Maßnahmen, die in den verkehrsrechtlichen Anordnungen enthalten sind, auflistet. Dabei handelt es sich ersichtlich nur um die beispielhafte Nennung der für die Antragsteller besonders bedeutsamen Maßnahmen, nicht aber um eine abschließende Aufzählung des Anfechtungsgegenstandes. Parallel dazu richtet sich auch das Verfahren im einstweiligen Rechtsschutz gegen die verkehrsrechtliche Anordnung insgesamt; das haben die Antragsteller mit Schriftsatz vom 21. September 2026 ausdrücklich klargestellt. 5

Eine solche Auslegung entspricht auch dem Verständnis der Antragsgegnerin, die mit der streitgegenständlichen verkehrsrechtlichen Anordnung gerade keine selbstständigen Einzelmaßnahmen, die durch jeweilige Verkehrszeichen bekanntgegeben werden, bündeln, sondern mit ihrer Anordnung im Wege eines Gesamtkonzepts auf eine veränderte verkehrliche Situation auf der G.-straße reagieren wollte. Ziel dieses Gesamtkonzepts war ausweislich der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 00. Juli 2026, die Leistungsfähigkeit der Bundesstraße 00 während der außergewöhnlichen Verkehrslage zu verbessern, ohne die Belange der Verkehrssicherheit sowie des Radverkehrs außer Acht zu lassen. Zentral war dabei, Stauungen zu verringern, wozu an sinnvollen Stellen dem Kraftfahrzeugverkehr zwei Fahrspuren pro Fahrtrichtung zur Verfügung gestellt werden (verkehrsrechtliche Anordnung vom 00. Juli 2026, Punkt A.5.). Aus dieser Zielrichtung des Gesamtkonzepts leitet die Antragsgegnerin dann für einzelne Teilbereiche verkehrsrechtliche Einzelentscheidungen ab. Dementsprechend kann die verkehrsrechtliche Anordnung auch nur in ihrer Gesamtheit und nicht etwa mit Blick auf einzelne in ihr enthaltene Elemente auf ihre Rechtmäßigkeit hin überprüft werden. 6

Vgl. zu diesem Gedanken OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 30. September 2024 - OVG 1 S 54/24 - juris Rn. 9 f., 17; in diese Richtung auch OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 18. September 2025 - OVG 1 B 23/23 - juris Rn. 40. 7

Gegenstand des Eil- wie auch des Klageverfahrens ist die straßenverkehrsrechtliche Anordnung vom 00. Juli 2026 in der Fassung, die sie durch die Änderung vom 00. September 2026 erhalten hat. Denn mit der weiteren verkehrsrechtlichen Anordnung vom 00. September 2026 hat die Antragsgegnerin nach ihren expliziten Ausführungen und dem aus der Begründung erkennbaren Regelungsgehalt keine eigenständige neue verkehrsrechtliche 8

Anordnung treffen, sondern die Anordnung vom 00. Juli 2026 lediglich ändern bzw. ergänzen wollen. Dieses Vorgehen war bereits in der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 00. Juli 2026 angelegt. So heißt es dort: „Nach Beendigung der NRW-Sommerferien soll in einem zweiten Schritt (der aktuell wegen Schienenersatzverkehr[s] nicht möglich ist) der Linksabbieger vor der A.-straße zugunsten des Radverkehrs entfernt [werden]. Dadurch soll eine Verschwenkung des Geradeausfahrers ermöglicht werden, die wiederum genug Raum für einen Fahrradschutzstreifen zu Gunsten des Radverkehrs schafft, bevor dieser wieder gänzlich separat vom motorisierten Individualverkehr geführt wird.“

Dem steht auch nicht entgegen, dass die Beteiligten durch die Erklärung der Antragsteller vom 21. September 2026 und der Antragsgegnerin mit Schriftsatz vom 1. Oktober 2026 das Verfahren teilweise übereinstimmend für erledigt erklärt haben. Beiden Erklärungen ist vielmehr zu entnehmen, dass sie das Eilverfahren unter Einbeziehung der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 00. September 2026, mit der die verkehrsrechtliche Anordnung vom 00. Juli 2026 geändert und ergänzt wurde, fortführen wollen. 9

II. Der so verstandene Antrag der Antragsteller hat in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang Erfolg. 10

Der Antrag des Antragstellers zu 1) ist unzulässig (hierzu unter 1.). Der Antrag der Antragsteller zu 2) bis 7) ist zulässig und begründet (hierzu unter 2.). 11

1. Der Antrag des Antragstellers zu 1) ist unzulässig, da er nicht entsprechend § 42 Abs. 2 VwGO antragsbefugt ist. 12

Entsprechend § 42 Abs. 2 VwGO ist der Antrag, wenn wie hier gesetzlich nichts anderes bestimmt ist, nur zulässig, wenn der Antragsteller geltend macht, durch den Verwaltungsakt in seinen Rechten verletzt zu sein. Dies erfordert nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass eine solche Rechtsverletzung objektiv möglich erscheint. Der Antrag ist unzulässig, wenn unter Zugrundelegung des Vorbringens offensichtlich und eindeutig nach keiner Betrachtungsweise subjektive Rechte des Antragstellers verletzt sein können. 13

Vgl. BVerwG, Urteil vom 6. November 2024 - 6 C 2.23 - juris Rn. 13 m. w. N. 14

Betreffend Verkehrszeichen ist anerkannt, dass es zur Annahme der Antrags- bzw. Klagebefugnis ausreicht, dass ein Verkehrsteilnehmer Adressat eines belastenden Verwaltungsakts in Form eines verkehrsbehördlich angeordneten Ge- oder Verbots geworden ist. Insoweit folgt die Antrags- bzw. Klagebefugnis aus Art. 2 Abs. 1 GG, weil zumindest eine Verletzung der hiervon geschützten allgemeinen Freiheitsgewährleistung in Betracht kommt. So kann ein Verkehrsteilnehmer als Rechtsverletzung etwa geltend machen, die rechtssatzmäßigen Voraussetzungen für eine auch ihn treffende Verkehrsbeschränkung nach § 45 Abs. 1 StVO seien nicht gegeben. 15

Std. Rspr. BVerwG, Urteil vom 21. August 2003 - 3 C 15.03 - juris Rn. 13 ff. m.w.N.; OVG Münster, Beschluss vom 29. September 2021 - 8 B 188/21 - juris Rn. 4 ff. 16

Ausgehend davon ist es offensichtlich und eindeutig nach jeder Betrachtungsweise ausgeschlossen, dass eigene - nicht fremde - Rechte des Antragstellers zu 1) durch die verkehrsrechtliche Anordnung der Antragsgegnerin verletzt sind. 17

18

Der Antragsteller zu 1) ist nicht als Verkehrsteilnehmer möglicherweise in seiner allgemeinen Handlungsfreiheit, die über Art. 19 Abs. 3 GG entsprechend Anwendung findet,

vgl. BVerfG, Beschlüsse vom 12. Juli 2017 - 1 BvR 2222/12 - juris Rn. 69, und vom 12. April 2005 - 2 BvR 1027/02 - juris Rn. 79, Urteil vom 29. Juli 1959 - 1 BvR 394/58 - juris Rn. 40; Di Fabio, in: Dürig/Herzog/Scholz, GG, Werkstand: 111. EL Januar 2026, Art. 2 Abs. 1 Rn. 10, 19

verletzt. Denn der Antragsteller zu 1) hat weder dargelegt, dass er Halter von Fahrzeugen ist, die durch die straßenverkehrsrechtliche Anordnung betroffen sind, noch dass er über seine Organe, Vertreter oder Hilfspersonen am Straßenverkehr teilnimmt. 20

Vgl. ausführlich zur Klagebefugnis juristischer Personen im Rahmen einer Anfechtungsklage gegen Verkehrszeichen: VG Aachen, Beschluss vom 16. April 2025 - 10 L 323/25 - juris Rn. 47 ff.; VG Köln, Urteil vom 15. Oktober 2021 - 18 K 6758/17 - juris Rn. 37 ff. m.w.N. 21

Darin, dass - dem Vortrag des Antragstellers zu 1) nach - seine Beschäftigte, sein Vorstand, Interessenten und Mitglieder die Geschäftsstelle im Wesentlichen mit dem Fahrrad über die G.-straße anfahren, liegt keine dem Antragsteller zu 1) zurechenbare Teilnahme am Straßenverkehr. Denn damit macht der Antragsteller zu 1) - was aber jedenfalls erforderlich wäre - nicht geltend, dass diese Personen für ihn bzw. in seinem Interesse am Straßenverkehr teilnehmen. 22

Der Antragsteller zu 1) kann die Antragsbefugnis auch nicht aus Art. 9 Abs. 1 GG herleiten. 23

Das Grundrecht des Art. 9 Abs. 1 GG gewährleistet die Freiheit, sich zu Vereinigungen des privaten Rechts zusammenzuschließen. Der Schutz des Grundrechts umfasst sowohl für Mitglieder als auch für die Vereinigung die Selbstbestimmung über die eigene Organisation, das Verfahren ihrer Willensbildung und die Führung ihrer Geschäfte sowie das Recht auf Entstehen und Bestehen. Art. 9 Abs. 1 GG schützt insbesondere vor einem Eingriff in den Kernbereich des Vereinsbestandes und der Vereinstätigkeit. Nicht von Art. 9 Abs. 1 GG geschützt sind indessen die sonstigen - mit dem Verhalten von jedermann vergleichbaren - Tätigkeiten von Vereinigungen im Rechtsverkehr; deren Schutz richtet sich vielmehr nach den materiellen Individualgrundrechten. 24

Vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. September 2014 - 1 BvR 3017/11 - juris Rn. 13 f.; VGH München, Urteil vom 18. Januar 2021 - 8 BV 21.135 - juris Rn. 18; Cornils, in: Epping/Hillgruber, BeckOK, 66. Edition, Stand: 15. August 2026, Art. 9 Rn. 9, 11 ff. 25

Gemessen daran ist der Schutzbereich des Art. 9 Abs. 1 GG durch die streitgegenständliche straßenverkehrsrechtliche Anordnung nicht berührt. Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung kann sich zwar nachteilig auf die Erreichbarkeit der Geschäftsstelle des Antragstellers zu 1) auswirken, dies betrifft aber nicht den geschützten Kernbereich des Bestands und der Tätigkeit des Antragstellers zu 1). Die verkehrsrechtliche Anordnung verhindert weder die Gründung, das Bestehen oder den Fortbestand des Vereins, noch steht sie dem Beitritt oder der Mitgliederwerbung entgegen. Auch ist - unabhängig davon, ob dies für die Eröffnung des Schutzbereiches des Art. 9 Abs. 1 GG genügt - nicht absehbar, dass die Geschäftsstelle in der W.-straße 00 ihre Funktion für den Antragsteller zu 1) infolge der geänderten Verkehrsführung (vollständig) verliert und damit die Wahrnehmung des Vereinszweckes gefährdet ist. Die Geschäftsstelle des Antragstellers zu 1) ist weiterhin mit dem Fahrrad (ebenso wie mit alternativen Transportmitteln und zu Fuß) erreichbar. Die alternative Routenführung (in Richtung O.) mag für die einzelnen Verkehrsteilnehmer, die die Geschäftsstelle mit dem Fahrrad erreichen wollen, unbequemer ggf. sogar gefährlich sein 26

und ihnen selbst die erforderliche Antragsbefugnis vermitteln; daraus lässt sich gleichwohl nicht ableiten, dass die Mehrheit der Vereinsmitglieder die Geschäftsstelle nicht mehr (mit dem Fahrrad) aufsuchen wird.

2. Der Antrag der Antragsteller zu 2) bis 7) ist zulässig und begründet. 27

Der Antrag ist gemäß § 80 Abs. 5 Satz 1 Var. 1 VwGO statthaft und auch im Übrigen zulässig. 28

Die Antragsteller sind insbesondere in entsprechender Anwendung von § 42 Abs. 2 VwGO antragsbefugt. Denn Verkehrsteilnehmer können gegenüber einer Verkehrsbeschränkung 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. 29

Vgl. BVerwG, Urteile vom 21. August 2003 - 3 C 15.03 - juris Rn. 13 ff. m.w.N. und vom 27. Januar 1993 - 11 C 35.92 - juris Rn. 14; VG Köln, Beschlüsse vom 5. Mai 2026 - 18 L 264/26 - juris Rn. 6, vom 28. Januar 2026 - 18 L 2261/25 - juris Rn. 6 und vom 20. August 2024 - 18 L 1279/24 - juris Rn. 6. 30

Hier sind die Antragsteller zu 2) bis 7), die als Fahrradfahrer am Straßenverkehr auf der G.-straße teilnehmen, unmittelbare Adressaten der verkehrsrechtlichen Anordnung der Antragsgegnerin. Mit der verkehrsrechtlichen Anordnung hat die Antragsgegnerin zum Zwecke der Einrichtung zweier Spuren für den motorisierten Individualverkehr auf der G.-straße als Teil eines verkehrsregelnden Gesamtkonzepts ein verkehrsbeschränkendes Durchfahrtsverbot für Fahrradfahrer (Verkehrszeichen 254) angeordnet sowie damit einhergehend von ihr als erforderlich angesehene weitere verkehrsrechtliche Maßnahmen getroffen. 31

Der Antrag hat auch in der Sache Erfolg. 32

Nach § 80 Abs. 5 Satz 1 Var. 1 VwGO kann das Verwaltungsgericht die aufschiebende Wirkung einer Klage ganz oder teilweise anordnen, wenn deren aufschiebende Wirkung wie hier entsprechend § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 VwGO ausgeschlossen ist. Der von dem Gesetzgeber in diesen Fällen angenommene Vorrang des öffentlichen Vollzugsinteresses besteht dann nicht, wenn sich der angegriffene Verwaltungsakt im Rahmen der vorzunehmenden summarischen Prüfung als offensichtlich rechtswidrig erweist. 33

Die verkehrsrechtliche Anordnung vom 00. Juli 2026, geändert und ergänzt durch die verkehrsrechtliche Anordnung vom 00. September 2026, sowie die sie umsetzenden Verkehrszeichen stellen sich bei der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes gebotenen summarischen Prüfung als offensichtlich rechtswidrig dar. 34

Die Antragsgegnerin konnte die den Verkehrszeichen zugrunde liegende straßenverkehrsrechtliche Anordnung nicht auf § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 9 Satz 3 StVO stützen. 35

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. Der Erlass einer verkehrsregelnden Anordnung nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO setzt eine konkrete Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs voraus. 36

Dafür bedarf es allerdings nicht des Nachweises, dass sich ein Schadensfall bereits realisiert hat; es genügt, dass irgendwann in überschaubarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle eintreten können. Dies beurteilt sich danach, ob die konkrete Situation an einer bestimmten Stelle oder Strecke einer Straße die Befürchtung nahelegt, dass die zu bekämpfende Gefahrenlage eintritt; die Annahme einer die Anordnung nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO rechtfertigenden konkreten Gefahr ist also nicht ausgeschlossen, wenn zu bestimmten Zeiten der Eintritt eines Schadens unwahrscheinlich sein mag. 37

Vgl. BVerwG, Urteil vom 13. Dezember 1979 - 7 C 46.78 - juris Rn. 18; OVG Münster, Beschluss vom 1. Februar 2023 - 8 A 3251/21 - juris Rn. 5; VG Köln, Beschluss vom 20. August 2024 - 18 L 1279/24 - juris Rn. 16. 38

Das Schutzgut der öffentlichen Sicherheit und Ordnung umfasst dabei unter anderem die Einhaltung der Normen der Straßenverkehrs-Ordnung, die ihrerseits die Zielsetzung hat, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu schützen. Das Schutzgut der Sicherheit des Verkehrs bezieht sich auf die Vermeidung von Schäden für Personen und Sachen im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr. Das Schutzgut der Ordnung des Verkehrs bezieht sich auf einen Zustand, in dem die Leichtigkeit und Flüssigkeit des fließenden wie ruhenden Verkehrs gewährleistet ist. 39

Vgl. VG Köln, Beschluss vom 20. August 2024 - 18 L 1279/24 - juris Rn. 18, und Urteil vom 11. Februar 2022 - 18 K 7110/20 - n.v. Seite 7 des Urteilsabdrucks 40

Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nur angeordnet werden, 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. Aus Wortlaut und Systematik der Vorschriften ergibt sich, dass § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO, der spezielle Bestimmungen für Beschränkungen des fließenden Verkehrs trifft, die allgemeine Ermächtigungsgrundlage des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO zwar modifiziert und konkretisiert, aber nicht ersetzt. „Besondere örtliche Verhältnisse“ im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO können bei verkehrsbehördlichen Maßnahmen 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. 41

Vgl. OVG Schleswig, Beschluss vom 30. März 2022 - 5 MB 4/22 - juris Rn. 23, 26. 42

Insoweit obliegt es der Straßenverkehrsbehörde, die für das Vorliegen eines besonderen Gefährdungspotenzials sprechenden Gründe darzulegen und gegebenenfalls anhand von Tatsachenmaterial zu dokumentieren. 43

Vgl. VG Köln, Beschluss vom 20. August 2024 - 18 L 1279/24 - juris Rn. 26; VG Saarlouis, Urteil vom 25. April 2013 - 10 K 422/12 - juris Rn. 35. 44

Dies zugrunde gelegt ist eine Veränderung der Verkehrsverhältnisse, die „besondere örtliche Verhältnisse“ und eine hieraus resultierende besondere Gefahrenlage begründen, von der Antragsgegnerin nicht dargelegt. Weder aus der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung selbst noch aus der Aktendokumentation oder dem Vorbringen der Antragsgegnerin ergibt sich eine solche. 45

46

Die Antragsgegnerin begründet ihre verkehrsrechtliche Anordnung ausschließlich mit der erheblichen Verkehrsverlagerung auf die linksrheinischen Hauptverkehrsachsen infolge der Sperrung der P.-Brücke bis mindestens Ende 2028; dies stelle eine außergewöhnliche Verkehrslage dar. Dabei habe sie ihre Entscheidung nicht deshalb neu getroffen, weil die bisherige Spuraufteilung und damit einhergehende Förderung der Verkehrsarten ÖPNV und Radverkehr grundsätzlich in Frage gestellt würden. Vielmehr hätten sich die tatsächlichen Grundlagen, welche der ursprünglichen Entscheidung zugrunde lagen, wesentlich verändert (verkehrsrechtliche Anordnung, Punkt C.2.). Damit macht die Antragsgegnerin deutlich, dass sie keine Gefahrenlage beheben will, die unabhängig von der Sperrung der Autobahnbrücke schon bei der ehemaligen Verkehrsführung vorlag, sondern dass sie einzig auf eine neue Lage reagiert.

Diesem eigenen Begründungsansatz - neue Gefahrenlage durch Sperrung der P.-Brücke - genügt das vorliegende Tatsachenmaterial nicht. Als (neue) Entscheidungsgrundlage führt die Antragsgegnerin lediglich Verkehrszählungen am 16. und am 17. Juni 2026 sowie nicht weiter konkretisierte „fortlaufende Verkehrsbeobachtungen“ an. Einschätzungen der Autobahn GmbH hinsichtlich möglicher Verlagerungseffekte im gesamten innerstädtischen Verkehrsnetz werden ohne vertiefte Auseinandersetzung mit verwaltungsintern geäußerten Zweifeln an deren Belastbarkeit übernommen. Dieses Konglomerat trägt die Annahme einer (neuen) Gefahrenlage nicht. 47

Die am 16. und 17. Juni 2026 durchgeführten Verkehrserhebungen belegen zwar - die Durchführung von Verkehrszählungen an zwei aufeinanderfolgenden Tagen als aussagekräftig unterstellt -, dass die Verkehrsbelastung des Streckenabschnitts zwischen F.-straße und Einmündung B.-straße auf der G.-straße - jedenfalls unter Berücksichtigung der dem Verwaltungsvorgang zu entnehmenden Verkehrszählungen aus dem Jahr 2023 (Bl. 156, 164 des Verwaltungsvorgangs der Straßenverkehrsbehörde) und dem Jahr 2025 (Bl. 439 des Verwaltungsvorgangs des Amtes 61-3) - gestiegen ist. 48

Dass dadurch die Ordnung des Verkehrs konkret gefährdet ist, hat die Antragstellerin aber nicht aufgezeigt. So ergibt sich weder aus der verkehrsrechtlichen Anordnung noch aus dem Verwaltungsvorgang, welches verkehrstechnische Leistungsvermögen die G.-straße überhaupt aufweist, geschweige denn, dass dieses (erst) durch die gestiegene Verkehrsbelastung überschritten ist. Vielmehr finden sich in den Verwaltungsvorgängen Anhaltspunkte, dass die Stauproblematik - ohne dass dies durch den Verwaltungsvorgang näher belegt ist - bereits vor Sperrung der P.-Brücke bestand und diskutiert wurde. So führt die Antragsgegnerin im März 2026 anlässlich einer Variantenprüfung G.-straße aus, dass bereits bei der Planung der Ost-West-Achse im Jahr 2022, die den Zustand vor der aktuellen streitigen Anordnung hergestellt hatte, tageszeitabhängige Stauerscheinungen zu beobachten waren. Hinzu kommt, dass Sperrszenarien auf den Autobahnabschnitten rund um H. bereits seinerzeit in die Betrachtung mit einbezogen wurden (Variantenprüfung G.-straße, Stand 26. März 2026, S. 8 (Bl. 650 f. des Verwaltungsvorgangs des Amtes 61-3). Ziel war es danach, die Achse so umzubauen, dass ein starker Rad- und Busverkehr das städtische Verkehrsnetz möglichst entlasten soll, diejenigen, die aufs Auto angewiesen sind, trotzdem noch vorankommen sollen und es zu keiner umfassenden Überlastung des innerstädtischen Straßennetzes kommt. 49

Aber auch unabhängig vom Zeitpunkt der Entstehung der Stauproblematik fehlt es an der Darlegung der für die Annahme einer Verkehrsüberlastung erforderlichen Tatsachen. Denn auch die schon im Jahre 2022 berücksichtigten Stauerscheinungen auf der G.-straße werden nicht durch den Verwaltungsvorgang belegt. 50

Vergleichbares gilt für die seitens der Antragsgegnerin angeführte Problematik des Linksabbiegers am Knotenpunkt F.-straße/G.-straße, ohne dass zweifelsfrei klar wird, welcher Linksabbieger (Fahrtrichtung Ost oder West oder beide) gemeint ist. Die Antragsgegnerin gibt in der verkehrsrechtlichen Anordnung zwar an, am Knotenpunkt F.-straße/G.-straße habe sich gezeigt, dass dort über 1.000 Kraftfahrzeuge pro Tag wendeten. Der Verkehr auf dem dortigen Linksabbieger staue sich zeitweise bis auf den Geradeausstreifen zurück, sodass der Geradeausfahrstreifen vor der Lichtsignalanlage leerbleibe. Dadurch werde die Kapazität der Straßen nicht voll genutzt. Der Geradeausverkehr werde teilweise durch den Stau wegen des Linksabbiegers blockiert (verkehrsrechtliche Anordnung vom 00. Juli 2026, Punkt A.4.). Auch diese Ausführungen begründen jedoch keine (neue) Gefahrenlage i.S.d. § 45 Abs. 1 StVO. Zum einen ging die Antragsgegnerin bereits vor der Umgestaltung der Spurführung auf der G.-straße davon aus, dass die Lichtsignalanlagen - über die auch die Linksabbiegevorgänge abgewickelt werden - für die Stauerscheinungen (mit)ursächlich sind. So heißt es in dem Bericht zu Variantenprüfung G.-straße aus März 2026: „Auffällig ist, dass die Stauerscheinungen genau bis zur Lichtzeichenanlage vor dem Stadthaus auftreten und in den Straßenabschnitten unmittelbar danach kein Stau und freie Fahrt herrschen (siehe Abbildung 4). Daher ist davon auszugehen, dass das Ampelprogramm, an diesem komplexen Knoten, an dem sowohl Kfz-, als auch Stadt- und Straßenbahnströme, Fuß- und Radverkehr sowie Linksabbiegebeziehungen abgewickelt werden müssen, den Stau auslöst.“ (Variantenprüfung G.-straße, Stand 26. März 2026, S. 9 (BA 4 S. 203)). Zum anderen ist selbst eine fortbestehende Gefahrenlage nicht belegt. So sind die vorgenannten Verkehrsbeobachtungen (Rückstau auf der Linksabbiegerspur bis auf die Geradeausspur, Anzahl der Wendevorgänge am Knotenpunkt F.-straße/G.-straße) im Verwaltungsvorgang nicht dokumentiert. Auch die Anzahl der Fahrzeuge, die den Linksabbieger auf der G.-straße in Richtung A.-straße nach der Sperrung der P.-Brücke innerhalb von 24 Stunden passieren, ist dem Verwaltungsvorgang nicht zu entnehmen, obwohl dieser Linksabbieger ein weiterer zentraler Diskussionspunkt (gewesen) ist. 51

Zusammengefasst fehlt es an geeignetem Tatsachenmaterial, das eine objektive Gefahrenlage im Sinne des § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 Satz 3 StVO belegt. Hierüber vermag auch die Antragserwiderung der Antragsgegnerin nicht hinwegzuhelfen. Die Antragserwiderung rekurriert ebenfalls auf die durch die Sperrung der P.-Brücke geänderte Verkehrslage und erschöpft sich - unter Verweis auf die Verkehrszählung am 16. und 17. Juni 2026 und weiterer nicht näher präzisierter Angaben im Verwaltungsvorgang - in der nicht näher belegten Behauptung ganztätigen extremen Staus sowie Rückstaus an den Linksabbiegern. 52

Nach dem Vorstehenden bedarf es keiner Klärung der Frage, ob die Antragsgegnerin - wie in der Antragserwiderung vorgetragen - zur Umsetzung der neuen Verkehrsführung (zunächst) die bisherigen Verkehrszeichen bzw. Anordnungen aufheben musste, um in einem weiteren Schritt neue Verkehrszeichen anordnen zu können. Denn die bloße Aufhebung der bisherigen Verkehrszeichen bzw. Anordnungen kann aufgrund ihrer Einbindung in das Gesamtkonzept zur verkehrlichen Neugestaltung der Ost-West-Achse jedenfalls nicht isoliert Bestand haben. 53

Unabhängig davon ist die Aufhebung der bisherigen Verkehrszeichen bzw. Anordnungen auch isoliert betrachtet voraussichtlich rechtswidrig. Die Aufhebung früherer Verkehrszeichen bzw. Anordnungen stützt die Antragsgegnerin ausweislich ihrer Antragserwiderung auf § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO, der über seinen Wortlaut hinaus zwar auch zu einer solchen Aufhebung ermächtigt. 54

Vgl. OVG Lüneburg, Beschluss vom 5. Dezember 2003 - 12 LA 467/03 - juris Rn. 11; VGH Kassel, Urteil vom 16. April 1991 - 2 UE 2858/88 - juris Rn. 28; VG Hannover, Urteil vom 23. September 2025 - 7 A 5302/23 - juris Rn. 38; VG Karlsruhe, Urteil vom 20. März 2024 - 3 K 1801/22 - juris Rn. 34; VG Düsseldorf, Beschluss vom 24. Januar 2022 - 6 M 164/21 - juris Rn. 27; VG Köln, Beschluss vom 14. August 2013 - 18 L 992/13 - juris Rn. 2; Friedrich, in: BeckOK StVR, Dötsch/Koehl/Krenberger/Türpe, 32. Edition, Stand: 15. Juli 2026, § 41 StVO, Rn. 7 f.; a.A. VGH Mannheim, Urteil vom 19. November 2009 - 5 S 575/09 - juris Rn. 23. 55

Die Aufhebung früherer Verkehrszeichen bzw. Anordnungen setzt aber den Entfall einer vormals bestehenden Gefahrenlage aufgrund einer anderen Bewertung oder aufgrund veränderter Verkehrsverhältnisse voraus. 56

Vgl. VGH Kassel, Beschluss vom 11. Juni 2014 - 2 B 372/14 - juris Rn. 3, VG Bremen, Beschluss vom 12. Oktober 2021 - 5 V 1704/21 - juris Rn.41 ff. 57

Diese Veränderung der Verkehrsverhältnisse infolge der Sperrung der P.-Brücke ist - wie bereits ausgeführt - hier nicht hinreichend dargelegt. 58

Nach alledem kommt es zwar auf die des Weiteren aufgeworfene Frage der fehlerfreien Ermessensausübung nicht mehr an. Die Kammer weist jedoch darauf hin, dass die unzureichende Ermittlung der verkehrlichen Situation auch auf die Prüfung der Geeignetheit einer verkehrsrechtlichen Anordnung durchschlägt. Denn für diese wäre aufzuzeigen, welche verkehrlichen Effekte die beabsichtige verkehrsrechtliche Anordnung erzeugen wird, um belastbar annehmen zu können, dass der festgestellten Gefahrenlage tatsächlich begegnet wird. Vorliegend wäre insbesondere zu ermitteln, welche Auswirkungen die Verlagerung des „Flaschenhalses“ (in Fahrrichtung Ost) nur um eine einzige Kreuzung auf den Verkehrsfluss haben wird. 59

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO i. V. m. § 100 Abs. 1 ZPO. 60

Die Festsetzung des Streitwerts beruht auf § 53 Abs. 2 Nr. 2, § 52 Abs. 1 GKG i.V.m. Ziffer 46.15 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit in der Fassung vom 21. Februar 2025. Im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes war die Hälfte dieses Betrags (Ziffer 1.5 Satz 1 Halbsatz 1 des Streitwertkatalogs in der Fassung vom 21. Februar 2025) anzusetzen. Da ein Fall der subjektiven Antragshäufung gegeben ist und die Anträge eine eigenständige Bedeutung haben, waren die für die Antragsteller anzusetzenden Streitwerte zu addieren (Ziffer 1.1.3 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit in der Fassung vom 21. Februar 2025). Denn die Antragsteller wenden sich jeweils aus eigenem Recht gegen eine Allgemeinverfügung, die rechtlich - mit Blick auf den Adressatenkreis - teilbar ist. 61

Rechtsmittelbelehrung 62

Gegen die Entscheidung über den Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes kann innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntgabe der Entscheidung bei dem Verwaltungsgericht Köln (Appellhofplatz, 50667 Köln oder Postfach 10 37 44, 50477 Köln) schriftlich Beschwerde eingelegt werden, über die das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen in Münster entscheidet. Die Beschwerdefrist ist auch gewahrt, wenn die Beschwerde innerhalb der Frist eingeht bei dem Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Aegidiikirchplatz 5, 48143 Münster oder Postfach 6309, 48033 Münster. Die Beschwerde ist innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Entscheidung zu begründen. Die Begründung ist, sofern sie nicht bereits mit der Beschwerde vorgelegt worden 63

ist, bei dem Oberverwaltungsgericht schriftlich einzureichen. Sie muss einen bestimmten Antrag enthalten, die Gründe darlegen, aus denen die Entscheidung abzuändern oder aufzuheben ist, und sich mit der angefochtenen Entscheidung auseinander setzen.

Die Beschwerde ist einzulegen und zu begründen durch einen Rechtsanwalt oder einen 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, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, oder eine diesen gleichgestellte Person als Bevollmächtigten. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich auch durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Auf die besonderen Regelungen in § 67 Abs. 4 Sätze 7 und 8 VwGO wird hingewiesen. 64

Die Entscheidung über die Kosten des Verfahrens ist nicht selbstständig anfechtbar. 65

Gegen die Festsetzung des Streitwerts kann innerhalb von sechs Monaten, nachdem diese Entscheidung Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, bei dem Verwaltungsgericht Köln (Appellhofplatz, 50667 Köln oder Postfach 10 37 44, 50477 Köln) schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle Beschwerde eingelegt werden, über die das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen in Münster entscheidet, falls das Verwaltungsgericht ihr nicht abhilft. Hierfür besteht kein Vertretungszwang. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. Die Beschwerde ist nur zulässig, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes in Rechtsstreitigkeiten, die vor dem 1. Januar 2026 anhängig geworden sind, zweihundert Euro übersteigt und in Rechtsstreitigkeiten, die ab dem 1. Januar 2026 anhängig geworden sind, dreihundert Euro übersteigt. Die Beschwerde findet auch statt, wenn sie das Gericht, das die Entscheidung erlassen hat, wegen der grundsätzlichen Bedeutung der zur Entscheidung stehenden Frage zulässt. 66

Justiz NRW
Rechtsprechungsdatenbank ONLINE