VG Bayreuth, Urteil v. 19.01.2021 – B 1 K 19.1259

Titel:

Anspruch auf streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung

Normenketten:

StVO § 45 Abs. 1, Abs. 9 S. 1, S. 3
VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 274

Leitsätze:

1. Der Einzelne kann einen auf ermessensfehlerfreie Entscheidung der Behörde begrenzten Anspruch auf straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen haben, wenn die Verletzung seiner öffentlich-rechtlich, zB durch Art. 2 Abs. 2 GG und Art. 14 GG geschützten, Individualinteressen in Betracht kommt (vgl. BVerwG BeckRS 9998, 46202; BeckRS 9998, 44807). Zu einem Anspruch auf verkehrsregelndes Einschreiten verdichtet sich dieses Ermessen lediglich in Fällen, in denen nur eine einzige richtige Behördenentscheidung denkbar ist (Ermessensreduktion auf Null) (VGH München BeckRS 2008, 28095 Rn. 19). (Rn. 48) (redaktioneller Leitsatz)
2. Für die Annahme der oben beschriebenen qualifizierten Gefährdungslage müssen nicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle zu erwarten sein. § 45 Abs. 9 S. 2 StVO setzt nur eine das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts voraus (stRspr, vgl. BVerwG BeckRS 2010, 56020 Rn. 22; VGH München BeckRS 2018, 14503 Rn. 26; VG Oldenburg BeckRS 2004, 23062 Rn. 26). (Rn. 49) (redaktioneller Leitsatz)
3. Besondere örtliche Verhältnisse iSv § 45 Abs. 9 S. 3 StVO können bei verkehrsbehördlichen Maßnahmen insbesondere in der Streckenführung, dem Ausbauzustand, der zur Verfügung stehenden Fläche für den Fahrzeug- und Fußgängerverkehr, den Ausweichmöglichkeiten, witterungsbedingten Einflüssen, der dort anzutreffenden Verkehrsbelastung, der Verteilung des Verkehrs über den Tag und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein (vgl. BVerwG BeckRS 2018, 372 Rn. 21; BeckRS 2013, 51142 Rn. 9). (Rn. 51) (redaktioneller Leitsatz)
4. Die eigenen Rechte der Straßenanwohner beschränken sich darauf, dass ihre über die an der bloßen Benutzung hinausgehenden Interessen ohne Rechtsfehler mit denen der Allgemeinheit und anderer Betroffener, die für die Verkehrsbeschränkung sprechen, abgewogen worden sind (BVerwG BeckRS 1996, 12527; VG Oldenburg BeckRS 2004, 23062 Rn. 33-35). Es sind insbesondere die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer und die Interessen anderer Anlieger zu würdigen (vgl. BVerwG BeckRS 9998, 164066). (Rn. 71) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Anspruch auf streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung, Anspruch auf 30 km/h, besondere örtliche Gefahrenlage, qualifizierte Gefährdungslage, ermessensfehlerfreie Entscheidung, Ermessensreduktion auf Null, Anordnung einer „Tempo-30-Zone“, Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts, Schutz der Straßenanwohner vor Verkehrslärm

Rechtsmittelinstanz:

VGH München, Beschluss vom 18.03.2022 – 11 ZB 21.585

Tenor

1.Die Klage wird abgewiesen.

2.Die Klägerin trägt die Kosten des Verfahrens.

3.Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

1
Die Klägerin begehrt vorrangig den Erlass einer verkehrsrechtlichen Anordnung, durch die im Bereich vor ihrem Anwesen das Verkehrszeichen 274 „30 km/h“ aufgestellt wird.

2
Die Klägerin ist Miteigentümerin und Bewohnerin des Grundstücks Fl.Nr. … Gemarkung …, Hellip Straße* … Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Hellip Straße beträgt 50 km/h. Das Grundstück, auf dem die Klägerin wohnt, ist im Flächennutzungsplan mit „W“ (Wohnbaufläche) ausgewiesen. Das Teilstück der Hellip Straße zwischen der Hellip- Straße … und dem … ist circa 420 Meter lang. Die Fahrbahn der Hellip Straße ist circa 7,5 Meter breit. In beiden Fahrtrichtungen schließen sich Längsparkbuchten mit einer Breite von circa zwei Metern sowie ein Gehsteig an.

3
Die Hellip Straße ist Vorfahrtsstraße und von der Beklagten als Haupterschließungs- bzw. -verkehrsstraße eingeordnet. Sie verläuft von Südosten kommend vor dem Grundstück der Klägerin in einer leichten Rechtskurve und fällt in Richtung Nordwesten hin ab. Sie dient auch als Verbindung zwischen der Kernstadt zum größten Ortsteil … Der Abstand von der Mitte der Grundstückseinfahrt der Klägerin bis zum Beginn der Kurve der Straße beträgt circa 54 Meter.

4
Am 2. April 2016 kehrte die Klägerin den Straßenrand, als ein Fahrzeug um die Kurve kam und den Besen erfasste. Die Klägerin stürzte zu Boden und zog sich erhebliche Verletzungen zu. Ein Unfall beim Ausfahren aus dem Grundstück der Klägerin ereignete sich bislang nicht.

5
Am 12. Juli 2016 stellte die Klägerin erstmals einen Antrag auf Einrichtung einer dauerhaften „30-Zone“ im Bereich ab Hellip Straße/ Ecke … bis Hellip Straße/ Ecke … Hellip- Straße, welcher am 26. Juli 2016 in der Sitzung des … behandelt wurde. Die Beklagte lehnte den Antrag nach vorheriger Anhörung der Polizei, die eine Notwendigkeit nicht sah, und einer Geschwindigkeitsmessung vom 28. Juni bis 5. Juli 2016 (deren Auswertung sich nicht in den Akten befindet, aber im Beschlussauszug vermerkt wird, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit 45,7 km/h betrug und sich 85% mit einer Geschwindigkeit langsamer oder maximal 53 km/h bewegten) ab.

6
Mit Schreiben vom 8. November 2016, eingegangen bei der Beklagten am 27. Februar 2017, beantragten circa 89 Anwohner der Hellip Straße unter anderem erneut die Begrenzung der Geschwindigkeit auf „Tempo 30“. Es sei bei Ausfahrten, bei denen die Straße schwer einsehbar sei, schon zu kleineren Unfällen gekommen. Auch eingetretene Personenschäden hätten bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung vermieden werden können. Zwischen dem 19. und 25. April 2017 wurde eine Zählstelle installiert und die Geschwindigkeit der Fahrzeugklassen nk Kfz (nicht klassifizierbare Kraftfahrzeuge), PkwG, PkwA, Lkw, LkwK und Bus aufgezeichnet. Die Auswertung ergab eine Durchschnittsgeschwindigkeit (vd) von nie mehr als 39 km/h und eine Geschwindigkeit von 85% der Verkehrsteilnehmer (v85) von täglich zwischen 44-52 km/h. Eine Verkehrszählung ergab „zufahrend“ 6050 im Bereich 0-49 km/h, 863 im Bereich 50-79 km/h und „wegfahrend“ 5.118 im Bereich 0-49 km/h sowie 1.133 im Bereich 50-79 km/h.

7
Nach von der Beklagten erbetener vorläufiger Einschätzung des Landratsamtes … zu einer Geschwindigkeitsbeschränkung im Mai 2017 würde die Errichtung einer Tempo-30-Zone die Einbeziehung mehrerer Straßen in einem Quartier unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse (baulich und verkehrlich) erfordern. Nur diese eine Straße könne nicht als Zone ausgewiesen werden. Die Fahrbahnbreite müsste reduziert werden und es würde „rechts vor links“ gelten. Die Straße sei übersichtlich und breit und Auffälligkeiten/ Unfälle seien der Polizei in der Vergangenheit nicht bekannt geworden. Auch die Polizei wurde um eine Stellungnahme gebeten. Der Antrag der Anwohner wurde am 30. Mai 2017 vom … unter Berücksichtigung sowohl einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung als auch einer Tempo-30-Zone behandelt. Ersteres betreffend wurden die Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO aufgrund des Ausbauzustandes als nicht gegeben erachtet.

8
Es fand in der Folge am 7. August 2017 ein Bürgerinformationsgespräch statt, im Rahmen dessen die Polizei unter anderem von vier Unfällen in vier Jahren berichtete. Anschließend teilte das Landratsamt … am 8. August 2017 der Beklagten ergänzend mit, dass eine Messung vor Ort durch den Fachbereich Umwelt in der Regel nicht stattfinde, sondern die Daten der letzten Messung hochgerechnet würden, um festzustellen welchen Belastungen die Bevölkerung ausgesetzt sei.

9
Die Beklagte installierte im Mai 2018 zwei automatische Messanlagen in circa 15 bis 20 Metern Entfernung vom klägerischen Grundstück am linken Fahrstreifen stadteinwärts betrachtet. In der diesbezüglichen Vereinbarung zwischen den Beteiligten vom 10. Februar 2018 heißt es: „… wird als Beitrag zur Beruhigung des Verkehrs- und Lärmaufkommens in der Hellip Straße Folgendes vereinbart:

1. Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass in der Hellip Straße (Standplätze an den Straßenlaternen Nr. … und Nr. …*) jeweils eine Geschwindigkeitsmessanlage installiert wird, die permanent im Einsatz ist und die Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer in diesem Bereich der Durchgangsstraße zum einen offen anzeigt und zum anderen auch aufzeichnet.“

10
Stadteinwärts (Richtung …*) ergaben sich folgende Zahlen aus den „Temposys“-Listen:

11
Die Durchschnittsgeschwindigkeit (vø) betrug 2018 an keinem Tag 50 km/h. Die Geschwindigkeit von 85% der Verkehrsteilnehmer (v85%) betrug 53 km/h.

12
Im Zeitraum vom 16. Mai 2018 bis 5. Juni 2018 wurden 15.192 Verkehrsteilnehmer aufgezeichnet. Hiervon sind 1.426 in der Zeile <10km/h, 10.014 in den Zeilen <15 km/h bis <50 km/h und 2.415 in der Zeile <55 km/h eingetragen.

13
Im Zeitraum vom 19. Juni 2018 bis 24. August 2018 wurden 27.603 Verkehrsteilnehmer aufgezeichnet. Hiervon sind 2.381 in der Zeile <10km/h, 19.564 in den Zeilen <15 km/h bis <50 km/h und 3.661 in der Zeile <55 km/h eingetragen.

14
Im Zeitraum vom 27. September 2018 bis 6. Oktober 2018 wurden 7.142 Verkehrsteilnehmer aufgezeichnet. Hiervon sind 352 in der Zeile <10km/h, 5.075 in den Zeilen <15 km/h bis <50 km/h und 1.129 in der Zeile <55 km/h eingetragen.

15
Hinsichtlich der Zahlen stadtauswärts (Richtung …*) wird auf die Behördenakte verwiesen.

16
In einer weiteren Auflistung (mit bunten Textmarkern versehen) werden die prozentualen Anteile den Geschwindigkeiten gegenübergestellt.

17
Am 7. Februar 2019 beantragte die Klägerin erneut eine Tempo-30-Zone bzw. streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung anzuordnen.

18
Die Durchschnittsgeschwindigkeit (vø) betrug in den Messzeiträumen 2019 stadteinwärts nie 50 km/h.

19
Im Zeitraum vom 27. Februar 2019 bis 1. April 2019 ergaben die Messanlagen stadteinwärts folgende Daten (eingeordnet in der Behördenakte unter „Polizei“):

Anzahl insgesamt 15.537

<10 km/h 644

< 50 km/h 4.840

< 55 < 85 km/h 3.866

Die Geschwindigkeit von 85% der Verkehrsteilnehmer (v85%) lag bei 53 km/h.

Im Zeitraum vom 8. April 2019 bis 1. Juli 2019 ergaben die Messanlagen stadteinwärts folgende Daten (eingeordnet in der Behördenakte unter „Auswertungen“):

Anzahl insgesamt 69.754

< 10 km/h 4.483

< 50 km/h 19.816

< 55 < 100 km/h 16.745

Die Geschwindigkeit von 85% der Verkehrsteilnehmer lag bei 53 km/h.

Im Zeitraum vom 4. Juli 2019 bis 16. Juli 2019 ergaben die Messanlagen stadteinwärts folgende Daten (eingeordnet in der Behördenakte unter „Auswertungen“):

Anzahl insgesamt 11.736

< 10 km/h 1.037

< 50 km/h 885

< 55 < 115 km/h 816

20
Die Geschwindigkeit von 85% der Verkehrsteilnehmer lag bei 43 km/h.

21
Hinsichtlich der Zahlen stadtauswärts (Richtung …*) wird auf die Behördenakte verwiesen.

22
Mit Schreiben vom 25. April 2019 wendete sich die Beklagte erneut an das Landratsamt mit der Bitte um Mitteilung, ob angesichts der Geschwindigkeitsüberschreitungen die rechtliche Möglichkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung bestehe. Gleichzeitig bat die Beklagte die Polizei aufgrund der Geschwindigkeitsüberschreitungen um Geschwindigkeitsmessungen.

23
Das Landratsamt wiederholte am 21. Juni 2019, dass eine Tempo-30-Zone für einen großen Teil der Hellip Straße nicht in Betracht komme, da es sich um eine Hauptverkehrsstraße handele, die Strecke weiterhin nicht auffällig sei was Unfälle betreffe und eine Gefahrenlage, welche das normale Maß erheblich übersteige, nicht erkennbar sei.

24
Mit anwaltlichem Schreiben vom 2. August 2019 stellte die Klägerin ihren Antrag aus der Klageschrift (siehe unten) und beantragte hilfsweise sonstige Maßnahmen zu ergreifen, um der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch einen erheblichen Anteil der Kraftfahrzeuge (welcher etwa ein Drittel betrage) entgegenzuwirken. Im Übrigen begründete der Bevollmächtigte der Klägerin den Antrag mit den Argumenten aus der Klagebegründung.

25
Am 26. September 2019 fand eine Besprechung zwischen der Klägerin, ihrem Bevollmächtigten und … der Beklagten statt, bei der diverse Maßnahmen diskutiert wurden und der Klägerin mitgeteilt wurde, dass der … schon mehrmals entschieden habe, keine Geschwindigkeitsbeschränkung einzurichten, der Antrag dem … aber erneut vorgelegt würde. Bei der Hellip Straße würde es sich um eine wichtige innerörtliche Verbindungsstraße handeln. Nach Ansicht der Polizeiinspektion und des Landratsamtes … läge keine Gefahrenlage im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO vor.

26
Mit anwaltlichem Schreiben vom 7. Oktober 2019 bat die Klägerin unter anderem auch das Anbringen einer Fahrbahnmarkierung und die Verengung der Fahrbahn durch Fahrbahnteiler in Erwägung zu ziehen und wies auf das Fehlen einer förmlichen abschlägigen Entscheidung hin. Mit Schreiben vom 31. Oktober 2019 lehnte der … den Antrag der Klägerin ab. Dies begründete er damit, dass der Stadtrat, das Landratsamt und die Polizei keine konkrete Gefahr i.S.d. § 45 Abs. 9 StVO sehen würden. Auch mit den übrigen angeregten Maßnahmen habe man sich auseinandergesetzt, insbesondere den Ausbauzustand und die Übersichtlichkeit der Hellip Straße sowie die Bedeutung der Straße für die innerörtlichen

Verkehrsbeziehungen zugrundegelegt. Letztlich verblieb es aber dabei die Verkehrssituation zukünftig weiter zu beobachten.

27
Auch 2020 betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit (vø) in den Messzeiträumen stadteinwärts nie 50 km/h.

28
Im Zeitraum vom 7. Januar bis 1. April 2020 ergaben die Messanlagen stadteinwärts (Richtung …*) folgende Daten:

Anzahl insgesamt 59.402

< 10 km/h 3.807

< 50 km/h 17.456

< 55 < 105 km/h 14.372

Die Geschwindigkeit von 85% der Verkehrsteilnehmer lag bei 53 km/h.

Im Zeitraum vom 1. April bis 1. Juli 2020 ergaben die Messanlagen stadteinwärts folgende Daten:

Anzahl insgesamt 66.634

< 10 km/h 5.831

< 50 km/h 18.186

< 55 < 100 km/h 13.815

Die Geschwindigkeit von 85% der Verkehrsteilnehmer lag bei 53 km/h.

Im Zeitraum vom 1. Juli bis 1. Oktober 2020 ergaben die Messanlagen stadteinwärts folgende Daten:

Anzahl insgesamt 80.056

<10 km/h 7441

< 50 km/h 21.711

< 55 < 110 km/h 14.463

Die Geschwindigkeit von 85% der Verkehrsteilnehmer lag bei 53 km/h.

Hinsichtlich der Zahlen stadtauswärts in Richtung … wird auf die Gerichtsakte Bl. 85, 87, 89 verwiesen.

29
Mit Schriftsatz ihres Bevollmächtigten vom 19. Dezember 2019, eingegangen bei Gericht am 30. Dezember 2019, ließ die Klägerin Klage erheben und beantragen,

30
Die Beklagte wird verpflichtet, für die Hellip Straße in … im Bereich zwischen der Kreuzung mit der Hellip-Straße / … und der Einmündung in den … eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h durch das Verkehrszeichen 274 anzuordnen;

Hilfsweise:

Über den Antrag der Klägerin auf Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h durch das Verkehrszeichen 274 für die Hellip Straße in … im Bereich zwischen der Kreuzung mit der Hellip- Straße / … und der Einmündung in den … unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden;

31
Wiederum hilfsweise:

150 Meter von der südlichen Ecke des Grundstücks Fl.Nr. … Gemarkung …, in Richtung Südosten und 150 Meter von der westlichen Ecke des Grundstücks Fl.Nr. …, Gemarkung …, in Richtung Nordwesten eine

durchgezogene Linie als Fahrbahnmarkierung anzubringen und im Bereich des vorgenannten Grundstücks die Fahrbahn durch 3 ellipsenförmige Fahrbahnteiler zu verengen.

32
Die Klägerin behauptet, dass durch den Ausbau der Straße Anfang der 1990er Jahre die Attraktivität für den Kfz-Verkehr und das Verkehrsaufkommen gestiegen sei, aber trotzdem zugunsten der Anlieger keine präventiven Maßnahmen in puncto Verkehrssicherheit ergriffen worden seien. Die als Umgehungsstraße errichtete B 289 werde nur teilweise angenommen, obwohl sie gut ausgeschildert sei. Aufgrund des guten Ausbaustandards der Straße würden viele Fahrzeuge die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h überschreiten. Der Vorfall von 2016 sei kein Einzelfall, sondern Gespräche mit benachbarten Anliegern hätten ergeben, dass ähnlich gefährliche Situationen regelmäßig auftreten würden. Da die Geschwindigkeitsmessung 2017 vorher angekündigt worden sei, habe sie keine belastbaren Ergebnisse erbracht.

33
Die Straße falle stadteinwärts nach einer leichten Rechtskurve vor dem klägerischen Grundstück ab. Das Grundstück der Klägerin liege hinter einer nicht einsehbaren Kurve, sodass auch am Fahrbahnrand stehende Personen und Ausfahrten erst sehr spät bemerkt würden. Die Ausfahrt sei unübersichtlich, sodass man selbst ebenfalls die Kurve nicht einsehen könne und man beim Abbiegen Richtung … den stadteinwärts verlaufenden Fahrstreifen überqueren müsse. Wenn Lieferfahrzeuge in den Parkbuchten vor dem Anwesen parken, müsse sich ein Kraftfahrzeug, das aus dem Grundstück der Klägerin ausfahren wolle, langsam vortasten, bevor es abbiege. Komme ein Fahrzeug von links mit überhöhter Geschwindigkeit um die Kurve, so könne es trotz höchster Vorsicht schnell zu einem Unfall kommen.

34
Die aktuellen Messungen 2020 würden stadteinwärts im ersten Quartal 14.371, im zweiten Quartal 13.815 und im dritten Quartal 14.463 Fahrzeuge ergeben, die schneller als 55 km/h gefahren seien. Nach dem Lockdown im zweiten Quartal 2020 seien die Gesamtzahlen wieder deutlich angestiegen. Es zeige sich eine steigende Tendenz von die Geschwindigkeit überschreitenden Fahrzeuge. Es sei nicht der prozentuale Anteil der zu schnell Fahrenden im Verhältnis zur Gesamtzahl der Fahrzeuge ausschlaggebend, sondern die absolute Zahl der Kraftfahrzeuge über 55 km/h verursache zusammen mit der Kurve und dem schlechten Sichtfeld bei der Ausfahrt die besondere Gefahrenlage. Die Sichtverhältnisse seien besonders im frühmorgendlichen Berufs- und im Feierabendverkehr, wenn es dunkel oder dämmrig ist, nochmal erheblich schlechter als sonst. Das Radarmessgerät sei am 3. Juli 2020 so platziert gewesen, dass man es von weitem habe sehen können, sodass die heranfahrenden Fahrzeuge ihre Geschwindigkeit reduziert hätten. Weder die seit drei Jahren installierte Messanlage noch die sporadisch durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen hätten das Fahrverhalten dauerhaft verändert.

35
Die Klägerin vertritt die Rechtsauffassung, dass eine erhebliche Gefahrensituation für Leib und Leben der Klägerin selbst, ihrer Familie sowie sämtlicher Besucher des Anwesens bestehe. Diese könne nicht hingenommen werden. Wegen der besonderen Gefahrenlage sei das Ermessen der Beklagten auf Null reduziert. Die Voraussetzungen des §§ 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 Satz 3 StVO würden vorliegen, insbesondere würden diese Vorschriften die Rechtsgüter Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer und Anwohner schützen. Unter Verweis auf das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes vom 5. Juni 2018 (Az. 11 B 17.1503) liege aufgrund der örtlichen Verhältnisse eine qualifizierte Gefahrenlage vor. Trotz der Spielräume, die die Straßenverkehrsordnung den Gemeinden zur Geschwindigkeitsbegrenzung gebe, nutze die Beklagte diese nicht.

36
Hinsichtlich des hilfsweise gestellten Verbescheidungsantrags meint die Klägerin, dass nicht dargelegt worden sei, auf welcher Grundlage und nach welchen Maßstäben die Beklagte ihr Ermessen ausgeübt habe. Die Gefahrensituation sei verkannt worden, was einen Ermessensfehlgebrauch indiziere. Die Klägerin habe jedenfalls Anspruch auf die hilfsweise beantragte Verengung der Fahrbahn durch eine durchgezogene Linie sowie Fahrbahnteiler, die insbesondere im Bereich der Kurve dazu beitragen würden, dass Fahrzeuge die Geschwindigkeit verringern, um das Gefahrenpotenzial im Bereich ihres Grundstücks zu verringern.

37
Mit Schriftsatz vom 25. Februar 2019 beantragt die Beklagte die Klage abzuweisen.

38
Die Beklagte trägt vor, dass nicht festgestellt werden könne, dass der Verkehrsteilnehmer beim Vorfall im Jahr 2016 zu schnell gefahren sei. Auch eine Regelmäßigkeit ähnlicher Situationen und die schlechte Einsehbarkeit der Straße werde bestritten. Dies gelte ebenfalls für die Ein- bzw. Ausfahrt aus dem Grundstück. Der … habe sich in den Sitzungen vom 26. Juli 2016, 30. Mai 2017, 19. Februar 2019, 7. Mai 2019 sowie 29. Oktober 2019 mit der Situation befasst und Augenscheineinnahmen und Anhörungen der Polizei und des Landratsamts durchgeführt. Eine erneute Geschwindigkeitsmessung der VPI … vom 3. Juli 2020 zwischen 11:01 - 11:31 Uhr habe bei 49 durchlaufenen Fahrzeugen eine schnellste Geschwindigkeit von 53 km/h ergeben. Die Klägerseite interpretiere die Ergebnisse der Messanlagen falsch, indem sie in die Anzahl der schneller als 55 km/h fahrenden Fahrzeuge diejenigen Fahrzeuge einbeziehe, die in der Zeile „<55 km/h“ eingetragen seien. Die Messanlagen seien nicht wie die der Polizei geeicht und selbst bei der Polizei werde ein Abzug von 3 km/h vorgenommen. Der Vortrag der Klageseite die Messung am 3. Juli 2020 betreffend entkräfte ihre Klage, da sie selbst die gute Erkennbarkeit vortrage. Auch im Stadtgebiet der Beklagten werde bei Dunkelheit und Dämmerung mit Licht gefahren.

39
Die Beklagte vertritt die Rechtsauffassung, die vorgetragenen Umstände würden keine Gefahrenlage i.S.d. § 45 Abs. 9 StVO begründen. Auch der Hilfsantrag sei abzuweisen, da sich intensiv mit der Angelegenheit auseinandergesetzt worden sei, die Situation gewürdigt und mit der Interessenlage der Klägerin abgewogen worden sei.

40
Hierauf repliziert der Klägerbevollmächtigte, dass ein Großteil der Fahrzeuge, die weniger als 55 km/h gefahren sind, die zulässige Höchstgeschwindigkeit trotzdem überschritten hätten. Die Fehlertoleranz des Gerätes liege bei +/- 2% und es sei durchaus geeicht. Die Vereinbarung der Beteiligten aus dem Jahre 2018 sei im Rahmen der Ermessensausübung zu beachten.

41
Das Gericht hat Beweis erhoben durch Inaugenscheinnahme der örtlichen Verhältnisse in der Hellip Straße. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts wird auf die Gerichtsakte und die Behördenakte Bezug genommen (§ 117 Abs. 3 Satz 2 VwGO).

Entscheidungsgründe

42
Die Klage hat keinen Erfolg.

43
1. Die Beteiligten haben sich mit am 16. November 2020 und am 23. November 2020 eingegangenen Schriftsätzen mit einer Entscheidung ohne mündliche Verhandlung gemäß §101 Abs. 2 VwGO einverstanden erklärt.

44
2. Die Klage ist als Versagungsgegenklage zulässig. Sie richtet sich auf den Erlass einer verkehrsrechtlichen Anordnung, durch die das Aufstellen des Verkehrszeichens 274 „zulässige Geschwindigkeit 30 km/h“ bewirkt wird, mithin auf eine Allgemeinverfügung. Auf Nachfrage des Gerichts erklärte der Bevollmächtigte im Augenscheinstermin ausdrücklich, dass nicht die Anordnung einer „Tempo-30-Zone“, sondern eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung begehrt werde.

45
3. Die Klage ist aber unbegründet.

46
Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten.

47
Verkehrszeichen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist, § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO. Nach der Begründung zu dieser Vorschrift sollen die zuständigen

Behörden bei der Anordnung von Verkehrszeichen restriktiv verfahren und stets nach pflichtgemäßem Ermessen prüfen, ob die vorgesehene Regelung durch Verkehrszeichen deshalb zwingend erforderlich ist, weil die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Verordnung für einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf nicht ausreichen (BR-Drs. 374/97 Anlage S. 8). Eine den fließenden Verkehr beschränkende Anordnung kommt dabei nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO nur in Betracht, 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.

48
§ 45 StVO gibt keinen subjektiven Anspruch auf straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen, sondern stellt diese in das Ermessen der Behörde. Die Rechtsprechung hat anerkannt, dass der Einzelne einen auf ermessensfehlerfreie Entscheidung der Behörde begrenzten Anspruch haben kann, wenn die Verletzung seiner öffentlich-rechtlich, z.B. durch Art. 2 Abs. 2 und Art. 14 GG geschützten, Individualinteressen in Betracht kommt (vgl. BVerwG, B.v. 3.7.1986 - 7 B 141/85 - NJW 1987, 1096; U.v. 22.1.1971 - VII C 48/69 - VerwRspr 1971, 854; U.v. 29.6.1983 - 7 C 102/82 - NVwZ 1983, 610). Zu einem Anspruch auf verkehrsregelndes Einschreiten verdichtet sich dieses Ermessen lediglich in Fällen, in denen nur eine einzige richtige Behördenentscheidung denkbar ist (Ermessensreduktion auf Null) (BayVGH, B.v. 23.6.2008 - 11 CE 08.745 - BeckRS 2008, 28095 Rn.19). Bei der Überprüfung, ob die Behörde das ihr grundsätzlich in der Folge 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, 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 (vgl. BVerwG, U.v. 23.9.2010 a.a.O. Rn. 35; vgl. BayVGH, B.v. 28.9.2011 - 11 B 11.910 - juris Rn. 24, 39).

49
Für die Annahme der oben beschriebenen qualifizierten Gefährdungslage reicht es aus, dass eine entsprechende konkrete Gefahr besteht, die sich aus den besonderen örtlichen Verhältnissen ergibt. Es müssen nicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle zu erwarten sein. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO setzt nur - aber immerhin - eine das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts voraus (stRspr, vgl. BVerwG, U.v. 23.9.2010 - 3 C 32.09 - BeckRS 2010, 56020 Rn. 22; BayVGH, U.v. 5.6.2018 - 11 B 17.1503 - BeckRS 2018, 14503 Rn. 26; VG Oldenburg, U.v. 19.5.2004 - 7 A 1055/03 - BeckRS 2004, 23062 Rn. 26).

50
Ausweislich der Begründung zur Änderungsverordnung vom 30. November 2016 (BR-Drs 332/16 S. 10) sind derzeit für eine solche Gefahrenlange bislang z. B. Nachweise für Unfallraten erforderlich, die ca. 30% über denen bei vergleichbaren Strecken anderenorts liegen.

51
Besondere örtliche Verhältnisse im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO können bei verkehrsbehördlichen Maßnahmen insbesondere in der Streckenführung, dem Ausbauzustand, der zur Verfügung stehenden Fläche für den Fahrzeug- und Fußgängerverkehr, den Ausweichmöglichkeiten, witterungsbedingten Einflüssen, der dort anzutreffenden Verkehrsbelastung, der Verteilung des Verkehrs über den Tag und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein (vgl. BVerwG, B.v. 3.1.2018 - 3 B 58.16 - BeckRS 2018, 372 Rn. 21; B.v. 23.4.2013 - 3 B 59.12 - BeckRS 2013, 51142 Rn. 9; U.v. 23.9.2010 a.a.O. Rn. 21 m.w.N.). Zur Feststellung, ob eine konkrete Gefahrenlage vorliegt, bedarf es vor allem einer sorgfältigen Prüfung der Verkehrssituation, aber nicht der Ermittlung eines Unfallhäufigkeits-Prozentsatzes oder vertiefter Ermittlungen zur Frage, wie hoch konkret der Anteil an feststellbaren bzw. zu erwartenden Unfällen ist. Eine besondere Unfallhäufigkeit und die Feststellung, dass Unfälle auf überhöhter Geschwindigkeit beruhen, ist nicht erforderlich. Unfälle sind selten monokausal, sondern beruhen ganz überwiegend auf einer Mehrzahl von zusammenwirkenden Ursachen, die in ihren Verursachungsanteilen nicht oder nur schwer festzulegen sind (vgl. BVerwG, U.v. 5.4.2001 - 3 C 23.00 - NJW 2001, 3139; BayVGH, U.v. 5.6.2018 - 11 B 17.1503- BeckRS 2018, 14503 Rn. 26).

52
Zur Bejahung einer das allgemeine Risiko übersteigenden Gefahrenlage bedarf es also nicht der Feststellung, dass die Strecke als Unfallhäufungsstelle zu klassifizieren war. Zwar kann sich eine erhöhte

Unfallgefahr in einer gesteigerten Zahl an Unfällen niederschlagen, so dass von einem hohen Unfallhäufigkeits-Prozentsatz durchaus auf eine gesteigerte Unfallgefahr geschlossen werden kann. Das Vorliegen einer Gefahrenlage setzt aber nicht voraus, dass sich die identifizierten Gefahren auch bereits in einem oder mehreren Schadensereignissen realisiert haben. Die Forderung nach einer Unfallhäufungsstelle als Voraussetzung für eine Anordnung liefe im Grunde darauf hinaus, dass die Straßenverkehrsbehörde die aus der Gefahrenlage resultierende Unfallentwicklung zunächst weiter abzuwarten hätte (VG Köln, U.v. 8.11.2013 - 18 K 4473/12 - juris Rn. 52).

53
Die Klage bleibt deshalb ohne Erfolg, weil eine Ermessensreduktion auf Null nicht eingetreten ist und der klägerische Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung für den maßgeblichen Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung umfassend rechtsfehlerfrei erfüllt worden ist.

54
a. Die Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO liegen nach Auffassung der Kammer unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem Augenschein nicht vor. Dabei legt die Kammer zunächst folgende Erwägungen zugrunde:

55
aa. Zu Zeichen 274 heißt es in den Verwaltungsvorschriften zur StVO unter I. Rn. 1: „Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen sollen auf bestehenden Straßen angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind. Dies gilt jedoch nur dann, wenn festgestellt worden ist, dass die geltende Höchstgeschwindigkeit von der Mehrheit der Kraftfahrer eingehalten wird. Im anderen Fall muss die geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgesetzt werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen können sich im Einzelfall schon dann empfehlen, wenn aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden.“

56
Das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde wird durch diese aufgrund des Art. 84 Abs. 2 GG erlassene Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 i.d.F. vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8) gelenkt und gebunden. In Bezug auf die dort genannten Voraussetzungen sieht das Gericht keinen Grund zu Beanstandung, obwohl es sich lediglich um verwaltungsinterne Anweisungen und keine das Verwaltungsgericht bindenden Rechtsnormen handelt (VG Oldenburg, U.v. 19.5.2004 - 7 A1055/03 - BeckRS 2004, 23062 Rn. 33-35).

57
Die Messung zwischen dem 19. und 25. April 2017 ergab eine Durchschnittsgeschwindigkeit (vd) von weit weniger als 50 km/h, wobei hervorzuheben ist, dass bei dieser Zählung auch lediglich Kraftfahrzeuge berücksichtigt wurden. Eine unzutreffende Abbildung der Geschwindigkeiten, die der Klägerbevollmächtigte im Augenscheinstermin bei den seit 2018 dauerhaft installierten Anlagen bemängelt hat, da diese auch Fußgängerverkehr aufzeichnen würden, scheidet daher aus. Die Geschwindigkeit von 85% der Verkehrsteilnehmer (v85%) lag (zwar) in Einzelfällen bei 52 km/h. Aber bei 6050 Kraftfahrzeugen im Bereich 0-49 km/h und nur 863 im Bereich 50-79 km/h bzw. auf der anderen Spur 5.118 im Bereich 0-49 km/h gegenüber 1.133 im Bereich 50-79 km/h, ergibt sich nur ein Anteil von circa 12,5% bzw. 18%, die sich im Bereich 50-79 km/h bewegen, wobei eine Geschwindigkeit von 50 km/h sogar noch zulässig ist und damit herauszurechnen wäre. Der tatsächlich zu schnell fahrende Anteil wäre damit noch geringer.

58
Auch im Jahr 2018 betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit (vø) an keinem Tag 50 km/h. Es ergab sich zwar durchaus stadteinwärts eine erhöhte Geschwindigkeit von 85% der Verkehrsteilnehmer mit 53 km/h. Aber anteilig zur gesamten Zahl der aufgezeichneten Verkehrsteilnehmer wurden in jedem Messzeitraum weniger als 28% der Verkehrsteilnehmer im Bereich <55 km/h aufwärts verzeichnet. Dies gilt sogar für den Fall, dass die Zahl der Verkehrsteilnehmer in der Zeile „<10 km/h“ abgezogen wird, wollte man annehmen, dass es sich dabei lediglich um aufgezeichnete Fußgänger und Radfahrer handelt. Hinzukommt, dass in der Zeile „<55 km/h“ auch der Anteil der Verkehrsteilnehmer enthalten zu sein scheint, der genau 50 km/h fährt. Denn die darüberliegende Zeile gibt die „<50 km/h“ (weniger als 50 km/h)- fahrenden Verkehrsteilnehmer an. Ist der Teil der 50 km/h - fahrenden Teilnehmer aber mitenthalten, wäre der prozentuale Anteil der tatsächlich zu schnell fahrenden Verkehrsteilnehmer noch geringer.

59
Die Geschwindigkeit von 85% der Verkehrsteilnehmer blieb auch im Jahr 2019 stadteinwärts erhöht bei 53 km/h. Aber auch hier wurden stadteinwärts anteilig zur gesamten Zahl der aufgezeichneten Verkehrsteilnehmer in jedem Messzeitraum weniger als 27% der Verkehrsteilnehmer im Bereich <55 km/h aufwärts verzeichnet; wiederum ebenfalls den Fall berücksichtigend, dass die Zahl der Verkehrsteilnehmer in der Zeile „<10 km/h“ abgezogen wird.

60
Zuletzt setzen die aktuellen Daten diese Dimensionen fort: die Geschwindigkeit von 85% blieb stadteinwärts bei 53 km/h. Im Bereich <55 km/h aufwärts wurden (auch unter obig erläutertem Abzug) maximal 25% verzeichnet.

61
Es ergibt sich daher in der Gesamtschau das Bild, dass 85% der Verkehrsteilnehmer stadteinwärts am klägerischen Grundstück vorbei zwar geringfügig zu schnell fahren, der konkret berechnete zu schnell fahrende Anteil sich aber um die 25% einpendelt, da das Gericht davon ausgeht, dass ein großer Anteil der Fahrzeuge genau 50 km/h fährt. Stadtauswärts wird auf eine dezidierte Darstellung der Prozentanteile verzichtet, da dieser weit geringer ist und sogar 85% der Verkehrsteilnehmer (mit Ausnahme eines Zeitraums vom 30. August bis 27. September 2018) eine Geschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h gefahren sind.

62
Aus diesen Zahlen zieht das Gericht den Schluss, dass die geltende Höchstgeschwindigkeit von der Mehrheit der Kraftfahrer eingehalten wird. Dies beruht auch auf dem sich aus VwV -StVO zu Zeichen 274

63
II. Rn. 2, 3 ergebenden Umkehrschluss:

„Außerhalb geschlossener Ortschaften können Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Maßgabe der Nummer I erforderlich sein,

1. wo Fahrzeugführer insbesondere in Kurven, auf Gefällstrecken und an Stellen mit besonders unebener Fahrbahn (vgl. aber Nr. I zu § 40 VwV-StVO Rn. 1), ihre Geschwindigkeit nicht den Straßenverhältnissen anpassen; die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll dann auf diejenige Geschwindigkeit festgelegt werden, die vorher von 85% der Fahrzeugführer von sich aus ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen, ohne überwachende Polizeibeamte und ohne Behinderung durch andere Fahrzeuge eingehalten wurde,

2. wo insbesondere auf Steigungs- und Gefällstrecken eine Verminderung der Geschwindigkeitsunterschiede geboten ist; die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll dann auf diejenige Geschwindigkeit festgelegt werden, die vorher von 85% der Fahrzeugführer von sich aus ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen, ohne überwachende Polizeibeamte und ohne Behinderung durch andere Fahrzeuge eingehalten wurde“

64
Dort wird auf 85% der Fahrzeugführer abgestellt, nicht auf die „Mehrheit“ wie noch unter I. Rn. 1 zu Zeichen 274. Dadurch erscheint es dem Gericht sachgerecht, dass es für die Frage welche Zahl maßgeblich ist, um von einer „Mehrheit der Kraftfahrer“ sprechen zu können, nicht darauf ankommt, welche Geschwindigkeit 85% der Verkehrsteilnehmer fahren, sondern darauf, wie viele aller Verkehrsteilnehmer 50 km/h überschreiten. Es ist davon auszugehen, dass die Unterscheidung zwischen der Mehrheit der Kraftfahrer in Rn. 1 und „85% der Fahrzeugführer“ in Rn. 2, 3 innerhalb einer Verwaltungsvorschrift bewusst gewählt wurde. Ohnehin hält das Gericht eine solche (geringe) Geschwindigkeitsüberschreitung von 85% der Verkehrsteilnehmer nicht allein für ausreichend, um eine besondere Gefahrenlage anzunehmen, die die Anordnung einer Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h rechtfertigt. Unter Berücksichtigung des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO kann bei 3 km/h von einem erheblichen Übersteigen des allgemeinen Risikos nicht gesprochen werden. Überdies weist das Gerät ausweislich der EMail der Fa. … vom 8. Dezember 2020 eine Messtoleranz von +/- 2km/h unter 100 km/h und +/- 2% über 100 km/h auf. Die Geschwindigkeit von 85% der Verkehrsteilnehmer könnte also auch bei nur 51 km/h anzusiedeln sein. Diese geringfügige Überschreitung kann daher nicht allein entscheidendes Kriterium sein. Darüber hinaus sieht auch die Verwaltungsvorschrift vor, dass für den Fall, dass die Mehrheit der Kraftfahrer die Geschwindigkeit

überschreiten, „die geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgesetzt werden“ muss. Dies bedeutet indes nicht, dass es der Anordnung von 30 km/h bedarf. Es kommt also darauf an, ob sich im Übrigen aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse unter Berücksichtigung der Zahlen eine qualifizierte Gefahrenlage ergibt.

65
bb. Hiervon geht die Kammer aufgrund der beim Augenschein festgestellten örtlichen Verhältnisse nicht aus. Die Zusammenschau des relativ niedrigen Verkehrsaufkommens, des Ausbauzustands mit den beidseitigen Fußgängerwegen und der Auswertungen ergibt keine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt.

66
Die Hellip Straße weist einen (unstreitig) sehr guten Ausbauzustand auf. Sie bietet aufgrund ihrer Breite und den angrenzenden Gehwegen ausreichend Fläche für den Fahrzeug- und Fußgängerverkehr. Die Kraftfahrzeuge haben für den Parkbedarf vom Straßenraum durch Parkbuchten abgegrenzten Platz zur Verfügung. Dies sorgt auf der Straße selbst für Übersichtlichkeit. Auch die Buslinie hat einen Parkstreifen zur Verfügung, sodass die Passagiere nicht auf der Straße warten müssen. In der Hellip Straße selbst befindet sich nach Angaben der Beklagten im Augenscheinstermin weder eine Schule, eine Kindertagesstätte noch anderweitige besonders schutzwürdige Nutzungen.

67
Das Verkehrsaufkommen ist mit maximal 1500 Verkehrsteilnehmern/ 24 h pro Fahrstreifen, durchschnittlich deutlich weniger, eher niedrig. Zwar weist die Straße eine Kurve auf und fällt Richtung Innenstadt ab, sodass das Teilstück Richtung Hellip- Straße / … vom Grundstück der Klägerin bzw. das andere Teilstück bei einem Verkehrsteilnehmer von Richtung Hellip- Straße / … kommend, bei der Ausfahrt schwer einsehbar ist, allerdings liegt zwischen der Ausfahrt der Klägerin und dem uneinsehbaren Teil der Kurve ausreichend Entfernung (unstreitig circa 54 Meter schon bis zum Beginn der Kurve, weiter noch bis zum uneinsehbaren Teil). Dies gilt insbesondere für einen Bremsvorgang. Fahrzeugführer sind stets gehalten sich beim Ausfahren auf eine Vorfahrtsstraße vorzutasten. Dies begründet keine von anderen Ausfahrten sich unterscheidende, das allgemeine Risiko übersteigende Gefahrenlage, noch dazu nicht erheblich. Hinzukommt, dass vor dem Grundstück der Klägerin eine breite Überfahrt auf die Straße führt und es sich nicht um einen direkten Zugang zur Straße handelt.

68
Ferner haben sich auf der Hellip Straße laut Bürgerinformationsgespräch vom 17. August 2017 vier Unfälle in vier Jahren ergeben, aus der Ausfahrt der Klägerin bislang keiner. Dies ist zumindest ein weiteres Indiz gegen eine besondere Gefahrenlage. Die klägerseits im Februar 2017 vorgetragenen „kleineren Unfälle“ bei Ausfahrten wurden weder damals noch im gerichtlichen Verfahren konkretisiert, ebenso wie der Vortrag, es würden ähnliche Situationen wie die im Frühjahr 2016 regelmäßig vorkommen. Auf Nachfrage beim Augenscheinstermin ergaben sich diesbezüglich auch keine aktuelleren Erkenntnisse. Insbesondere ein im Augenscheinstermin erinnerlicher Vorfall zulasten der Nachbarin der Klägerin erfolgte nicht bei der Ausfahrt aus dem Grundstück.

69
Auf die stadtauswärts verlaufende Fahrbahn wird wie oben nur insoweit eingegangen, als die Gefahrenlage auf den örtlichen Besonderheiten beruhen muss. Verkehrsrechtswidriges Verhalten von (ungeduldigen) Kraftfahrern ist hierunter nicht subsumierbar (vgl. König in Hentschel/Dauer/König, Straßenverkehrsrecht, 45. Auflage, § 45 Rn. 28a). Die Klägerin gab im Augenscheinstermin indes selbst an, dass die Problematik auf der rechten Fahrbahnseite Richtung Kirche bei der Einfahrt nicht darin bestehe, dass ihr Fahrzeug von entgegenkommenden Fahrzeugen übersehen werde, sondern links von drängelnden Fahrzeugen überholt werde. Dies komme jedoch nicht regelmäßig, sondern zeitweise vor.

70
b. Der erste Hilfsantrag ist ebenfalls unbegründet, da die Beklagte ihr Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt hat.

71
Hinsichtlich der pflichtgemäßen Ermessensentscheidung ist die Prüfungsbefugnis des Verwaltungsgerichts begrenzt (§ 114 S. 1 VwGO). Die eigenen Rechte der Klägerin beschränken sich darauf, dass ihre über die

an der bloßen Benutzung hinausgehenden Interessen ohne Rechtsfehler mit denen der Allgemeinheit und anderer Betroffener, die für die Verkehrsbeschränkung sprechen, abgewogen worden sind (BVerwG, B.v. 3. 4. 1996 - 11 C 3/96 - BeckRS 1996, 12527; VG Oldenburg, U.v. 19.5.2004 - 7 A 1055/03 - BeckRS 2004, 23062 Rn. 33-35). Es sind insbesondere die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer und die Interessen anderer Anlieger zu würdigen (vgl. BVerwG, U.v. 4.6.1986 - NJW 1986, 2655). Zu einer rechtmäßigen Ermessensausübung gehört auch die Prüfung der Frage, ob es zu einer Verkehrsverlagerung zu Lasten der Anwohner an anderen Straßen und insbesondere zu Lasten von Wohngebieten kommt (MüKoStVR/Steiner, 1. Aufl. 2016, StVO § 45 Rn. 14 m.w.N.). Die Beklagte ist dabei auch an die Grundentscheidung in §3 Abs. 3 Nr. 1 StVO gebunden, wonach innerorts eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h und nicht von 30 km/h gilt (VG Köln, U.v. 28.1.2008 - 11 K 153/07 - juris Rn. 39).

72
Die Beklagte hat den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beachtet und die betroffenen Interessen gegeneinander abgewogen. Das Gericht teilt den Einwand der Klägerin, wonach nicht dargelegt worden sei, auf welcher Grundlage und nach welchen Maßstäben die Beklagte ihr Ermessen ausgeübt habe, nicht. Auch die Gefahrensituation wurde nicht verkannt.

73
Die Beklagte hat schon 2017 Zählstellen und Geschwindigkeitsmessungen veranlasst und das Landratsamt um Einschätzung gebeten. Die Polizei wurde bei der Sachverhaltsermittlung miteinbezogen. Auch war durch die Polizei die „Unfallstatistik“ von vier Unfällen in vier Jahren bekannt. Der … hat schon 2017 die Differenzierung zwischen Zone und streckenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkung und damit auch die unterschiedlichen zu berücksichtigenden Gesichtspunkte erkannt. Auch wurde die Immissionsbelastung thematisiert, da das Landratsamt mitgeteilt hat, dass die Daten der letzten Messung hochgerechnet würden, um festzustellen welchen Belastungen die Bevölkerung ausgesetzt sei.

74
Vor der Entscheidung im Jahr 2019 wurde das Landratsamt unter Vorlage der Auswertungen erneut zu einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h befragt. Die Beklagte wurde über die fortbestehende Unauffälligkeit Unfälle betreffend aufgeklärt. Außerdem hat die Beklagte bei der Polizei um Radarmessungen gebeten. Dies zielt ersichtlich darauf ab, die Gefahrenlage zu erforschen. Gleiches gilt für die erfolgten Augenscheinnahmen.

75
Die Beteiligten haben bei ihrer Besprechung auf Wunsch der Klägerin verschiedene Maßnahmen diskutiert, es wurde auf Einschätzungen des Landratsamtes und der Polizei hingewiesen, welche eine Gefahrenlage verneinen und gefährliche Situationen in der Vergangenheit angesprochen. Im … sind ebenfalls die Voraussetzungen einer möglichen Geschwindigkeitsbeschränkung und anderer Maßnahmen diskutiert worden. Es erfolgte eine Abwägung zwischen dem Ausbauzustand, der Übersichtlichkeit und Bedeutung der Straße. Auch Fraktionen des Stadtrats haben die Situation vor Ort eingesehen.

76
Aus all diesen Umständen ergibt sich, dass die Beklagte die zur Verfügung stehenden Erkenntnisquellen, gesetzlichen Vorgaben, die beantragten Maßnahmen und somit die Interessen der Klägerin in ihre Entscheidung einbezogen hat. Schlussendlich gehört es zum Kernbereich des Ermessensspielraumes, bei sich widersprechenden Zielen Prioritäten zu setzen (VG Köln, U.v. 28.1.2008 - 11 K 153/07 - juris Rn. 45). Den sachlichen Konflikt zwischen dem Interesse des Autofahrers nach einer zügigen Fortbewegung einerseits und der Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer andererseits hat die Straßenverkehrsbehörde bei ihrer Ermessensentscheidung abwägend zu bewältigen. Dies hat die Beklagte hier - bei nicht vorliegender besonderer Gefahrenlage - getan, indem sie der Bedeutung der Straße, ihrer Erschließungsfunktion und dem fließenden Verkehr Vorrang eingeräumt hat c. Der zweite Hilfsantrag ist ebenfalls unbegründet, da auch für den Anspruch auf derartige Maßnahmen eine Ermessensreduktion auf Null erforderlich wäre, da die Auswahl der Mittel im Ermessen der Behörde steht und die vom Gericht voll überprüfbaren (König in Hentschel/Dauer/König, Straßenverkehrsrecht, 45. Auflage, § 45 Rn. 28d) Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nicht vorliegen. Im Übrigen erscheint fragwürdig, den Hilfsantrag 2 nach dem Hilfsantrag 1 zu stellen, da der Hilfsantrag 2 in seinem Begehren auf konkrete geschwindigkeitsvermindernde Maßnahmen weitergeht als die bloße Neuverbescheidung. Jedenfalls aber

hält es das Gericht für möglicherweise sogar gefahrbegründend, Fahrbahnteiler an den vorgesehenen Stellen anzubringen, wenn es bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h verbleiben darf.

77
4. Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 154 Abs. 1 VwGO.

78
5. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit richtet sich nach § 167 Abs. 2 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 11 Zivilprozessordnung (ZPO). Der Einräumung einer Abwendungsbefugnis bedurfte es angesichts der - wenn überhaupt anfallenden - jedenfalls geringen, vorläufig vollstreckbaren Aufwendungen der Beklagten nicht, zumal diese auch die Rückzahlung garantieren kann, sollte in der Sache eine Entscheidung mit anderer Kostentragungspflicht ergehen.