



Ausarbeitung

Innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen

Innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen

Aktenzeichen: WD 7 - 3000 - 013/22
Abschluss der Arbeit: 18. Februar 2022
Fachbereich: WD 7: Zivil-, Straf- und Verfahrensrecht, Bau und Stadtentwicklung

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | Einleitung | 4 |
| 2. | Allgemeine Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften | 4 |
| 3. | Rechtliche Rahmenbedingungen einer innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h | 5 |
| 3.1. | Streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen | 5 |
| 3.1.1. | Materielle Voraussetzungen | 5 |
| 3.1.2. | Verfahrensrechtliche Voraussetzungen | 7 |
| 3.2. | Tempo 30-Zonen | 9 |
| 4. | Rechtsschutz | 10 |

1. Einleitung

Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht (vgl. § 1 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO)¹). Zudem haben sich alle Verkehrsteilnehmer so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird (§ 1 Abs. 2 StVO). Gleichzeitig nimmt der sog. Verkehrsaufwand², also die Gesamtfahrleistung im Personen- und Güterverkehr, in der Bundesrepublik Deutschland stetig zu.³ Demnach konkurrieren immer mehr Verkehrsteilnehmer um das nur begrenzt zur Verfügung stehende öffentliche Straßenland. Um hier im Einzelfall einen angemessenen Ausgleich zwischen den Verkehrsteilnehmern untereinander aber etwa auch in Bezug zu Dritten zu erreichen und so insbesondere höhere Verkehrssicherheit zu gewährleisten, können die zuständigen Straßenverkehrsbehörden straßenrechtliche Anordnungen treffen, um regelnd in den Verkehr einzugreifen. Im Folgenden sollen diesbezüglich einzelne Fragestellungen, insbesondere zur Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen innerhalb geschlossener Ortschaften überblicksartig näher beleuchtet werden.

2. Allgemeine Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften

Innerhalb geschlossener Ortschaften beträgt die höchstzulässige Geschwindigkeit allgemein 50 km/h (vgl. § 3 Abs. 3 Satz 1 StVO). Diese Höchstgeschwindigkeit kann jedoch durch entsprechende Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden verringert werden.⁴ Insoweit handelt es sich bei solchen, durch Beschilderung der Straßenverkehrsbehörden angeordneten Höchstgeschwindigkeiten, um verdrängende Spezialregeln.⁵ Nachfolgend sollen die rechtlichen Grundlagen und Rahmenbedingungen einer innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung am Beispiel einer Beschränkung auf 30 km/h dargestellt werden.

-
- 1 Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, abrufbar unter: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/ (letzter Abruf dieses Links und aller weiteren am 18. Februar 2022).
 - 2 Zum Begriff des Verkehrsaufwands vgl. die Begriffsdefinition des Umweltbundesamts: „Wird die Fahrleistung mit der Zahl der beförderten Personen multipliziert, ergibt das den Verkehrsaufwand gemessen in Personenkilometern (Pkm). Wird die Fahrleistung des Güterverkehrs mit den beförderten Tonnen multipliziert, ergibt sich der Verkehrsaufwand gemessen in Tonnenkilometern (tkm)“, abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/service/glossar/v?tag=Verkehrsaufwand#alphabar>.
 - 3 Vgl. Erhebung und Datensatz des Umweltbundesamts: „Fahrleistungen, Verkehrsaufwand und Modal Split“, abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#fahrleistung-im-personen-und-guterkehr>.
 - 4 Vgl. Helle, in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Auflage 2022, Stand: 23. Dezember 2021, § 3 StVO, Rn. 52.
 - 5 Vgl. ebenda.

3. Rechtliche Rahmenbedingungen einer innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h

Eine innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist grundsätzlich sowohl durch die Einrichtung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung (vgl. Zeichen 274⁶) als auch durch die Einführung einer sog. Tempo 30-Zone (vgl. Zeichen 274.1⁷) möglich. Zwar stellen beide Formen im Ergebnis eine für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen geltende Geschwindigkeitsbeschränkung dar, gleichwohl bestehen bei den Anordnungsvoraussetzungen Unterschiede. Nachstehend sollen daher beide Formen sukzessive überblicksartig dargestellt werden.

3.1. Streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen

Wer ein Fahrzeug führt, darf im Bereich einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung nicht schneller als mit der jeweils angegebenen Höchstgeschwindigkeit fahren (vgl. Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO, Abschnitt 7, Nr. 49, Zeichen 274, Ziffer 1). Die Anordnung einer solchen Beschränkung erfordert das Vorliegen der materiellen und verfahrensrechtlichen Voraussetzungen in jedem Einzelfall.

3.1.1. Materielle Voraussetzungen

Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken **aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs** beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h stellt eine Beschränkung in diesem Sinne dar.⁸

„Maßnahmen aus Gründen der Verkehrssicherheit setzen eine Gefahrenlage voraus, die bei durchschnittlichen Verkehrsverhältnissen die Unfallsituation negativ beeinflussen kann. Nicht erforderlich ist eine unmittelbare (konkrete) Gefahr, vielmehr reicht die (abstrakte) Gefährlichkeit von Verkehrssituationen zu bestimmten Zeiten aus, um Eingriffe der Verkehrsbehörde auszulösen, z.B. durch den Ausbauzustand der Straßen, Kurven, [...] erhebliche Verkehrsdichte“.⁹

Auch das Bundesverwaltungsgericht führt insoweit aus, dass es zur Annahme einer derartigen Gefahrenlage nicht des Nachweises bedarf,

„daß jederzeit mit einem Schadenseintritt zu rechnen ist. Es genügt die Feststellung, die konkrete Situation an einer bestimmten Stelle oder auf einer bestimmten Strecke einer Straße lege die Befürchtung nahe, es könnten - möglicherweise durch Zusammentreffen mehrerer

6 Vgl. Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO, Abschnitt 7, Nr. 49, Zeichen 274.

7 Vgl. Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO, Abschnitt 7, Nr. 49, Zeichen 274.1.

8 Vgl. BVerwG, Urteil vom 5. April 2001, Az.: 3 C 23.00, NZV 2001, 528, 529.

9 Vgl. Schurig, in: Kommentar zur Straßenverkehrsordnung mit VwV-StVO, 16. Auflage 2018, § 45, S. 725.

„gefahrenträchtiger Umstände - irgendwann in überschaubarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle eintreten“.¹⁰

Beschränkungen des Verkehrs aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs erfordern mithin eine **sorgfältige Prüfung in jedem Einzelfall**, ob der Eintritt eines schädigenden Ereignisses hinreichend wahrscheinlich ist.¹¹ Erforderlich ist insoweit keine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit, sondern genügend ist vielmehr eine **das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit**.¹² Im Rahmen der Ermessensausübung sind die beteiligten öffentlichen und privaten Interessen umfassend gegeneinander abzuwägen.¹³ Gleichwohl ist die entscheidende Behörde nicht verpflichtet, das potenzielle Interesse jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers zu beachten.¹⁴ „Abwägungserheblich sind vielmehr nur qualifizierte Interessen Privater, also solche Interessen, die erheblich, schutzwürdig und für die Straßenverkehrsbehörde erkennbar sind.“¹⁵

Ob im konkreten Einzelfall eine Gefahrenlage vorliegt, die die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h rechtfertigt, bestimmt sich nach den besonderen örtlichen Verhältnissen und ist demnach abhängig von einer Vielzahl von verschiedenen Faktoren.¹⁶

Zur Ordnung des Verkehrs gehören

„der ruhende Verkehr sowie die Flüssigkeit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs. [...] Entscheidend ist dabei weniger die Gewährleistung der Schnelligkeit als die Bewältigung des Massenverkehrs. Hierzu gehört vor allem eine homogene Verkehrsregelung in der Weise, dass möglichst viele KFZ den knappen Straßenraum benutzen können. Als Reflex ordnender Maßnahmen wird häufig auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht.“¹⁷

Sofern und soweit die Straßenverkehrsbehörden im konkreten Einzelfall nach Maßgabe der vorstehend beschriebenen Voraussetzungen zu dem grundsätzlichen Entschluss gelangen, eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h anzuordnen, ist **ermessenskonkretisierend**¹⁸ hinzukom-

10 Vgl. BVerwG, Beschluss vom 12. September 1995, Az.: 11 B 23.95, NZV 1996, 86.

11 Vgl. etwa Hühnermann, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 27. Auflage 2022, § 45 StVO, Rn. 3.

12 Vgl. etwa OVG Koblenz, Urteil vom 25. August 2016, Az.: 7 A 10885/14.OVG, Rn. 24, BeckRS 2016, 51816.

13 Vgl. a.a.O., Rn. 45.

14 Vgl. ebenda.

15 Vgl. ebenda m.w.N.

16 Vgl. etwa OVG Lüneburg, Beschluss vom 1. Februar 2016, Az.: 12 LA 211/14, BeckRS 2016, 41542; Hühnermann, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 27. Auflage 2022, § 45 StVO, Rn. 7a.

17 Vgl. Schurig, a.a.O., S. 723.

18 Vgl. König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage 2017, § 45, Rn. 28a.

مند die Regelung des **§ 45 Abs. 9 StVO** zu beachten. Denn diese gilt allgemein für die Einführung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen und ist daher auch für die Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung anzuwenden.

Danach sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies **aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten** ist (§ 45 Abs. 9 Satz 1 StVO). Gefahrzeichen dürfen dabei nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss (§ 45 Abs. 9 Satz 2 StVO). Insbesondere **Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs** dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine **Gefahrenlage** besteht, die **das allgemeine Risiko** einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter **erheblich übersteigt** (§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO). Die Verwaltungsbehörden haben bei der Anordnung von Verkehrszeichen und anderen Verkehrseinrichtungen mithin **sehr restriktiv** zu verfahren und dürfen nur dort regelnd eingreifen, wo es aufgrund der besonderen Umstände **unbedingt geboten** ist und sofern und soweit die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Verordnung für einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf **nicht ausreichen**.¹⁹

Insbesondere im Bereich von **Ortsdurchfahrten**, einschließlich solcher von Bundesstraßen, führen diese Konkretisierungen mithin dazu, dass Tempolimits aus Gründen der Verkehrssicherheit nur dann angeordnet werden können, wenn im konkreten Einzelfall eine **tatsächliche Gefahrenlage** gegeben ist, ein **über das normale Maß hinausgehendes Unfallrisiko** besteht und zudem **keine alternative Möglichkeit** gegeben ist, die örtliche Verkehrssicherheit zu verbessern.²⁰ Einschränkungen erfährt dieser Grundsatz seit dem Inkrafttreten der Ersten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung, und der damit verbundenen Einführung des § 45 Abs. 9 StVO im Dezember 2016,²¹ wiederum durch **§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO**. Danach sind **innerörtliche streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs** oder auf weiteren Vorfahrtstraßen im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern auch **unabhängig vom Bestehen einer besonderen Gefahrenlage** ausdrücklich zulässig. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO gilt insoweit nicht.

3.1.2. Verfahrensrechtliche Voraussetzungen

Nach § 44 Abs. 1 Satz 1 StVO liegt die sachliche Zuständigkeit zur Ausführung der StVO, mithin auch für Maßnahmen nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO, grundsätzlich bei den **Straßenverkehrsbehörden**. Nach **Maßgabe des Landesrechts** kann die **Zuständigkeit der obersten Landesbehörden**

19 Vgl. Hühnermann, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 27. Auflage 2022, § 45 StVO, Rn. 2.

20 Vgl. etwa die online-Zusammenstellung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg: „Sicherheit – Tempolimits“, abrufbar unter: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/verkehrssicherheit/tempolimits/>.

21 Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 30. November 2016 (BGBl. I S. 2848).

und der höheren Verwaltungsbehörden im Einzelfall oder allgemein allerdings auch auf eine **andere Stelle** übertragen werden (vgl. § 44 Abs. 1 Satz 2 StVO).

Über die **Anordnung von Verkehrszeichen** – und mithin auch Geschwindigkeitsbegrenzungen – darf entsprechend Rn. 1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu den §§ 39 bis 43 der StVO (VwV-StVO)²² nur in jedem Einzelfall und nur nach gründlicher Prüfung (ggf. unter Zuziehung ortsfremder Sachverständiger) entschieden werden. Eine irgendwie geartete quantitative Beschränkung angeordneter Maßnahmen lässt sich hieraus indes nicht erkennen. Gemäß VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e Rn. 8 bedarf die Straßenverkehrsbehörde zur Anbringung des entsprechenden, die Geschwindigkeit begrenzenden, Zeichens (Zeichen 274) weiterhin der **Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle**. Außerdem ist bei der Straßenbaubehörde gegebenenfalls eine Prüfung anzuregen, ob an Stelle von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen vorrangig durch verkehrstechnische oder bauliche Maßnahmen eine Verbesserung der Situation erreicht werden kann (vgl. VwV-StVO zu § 45 Abs. 9 Rn. 72 i.V.m. VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 Rn. 1).

Weiterhin führt die VwV-StVO zu § 45 Abs. 3 Rn. 54 aus, dass vor der Entscheidung über die Anbringung oder Entfernung jedes Verkehrszeichens und jeder Verkehrseinrichtung die **Straßenbaubehörden** und die **Polizei** zu hören sind und in Zweifelsfällen auch andere Sachverständige herangezogen werden sollen. Sofern nach § 5b Straßenverkehrsgesetz (StVG)²³ ein Dritter der Kostenträger ist, soll auch dieser gehört werden.

Verkehrsschilder, die – wie hier dargelegt – Ge- oder Verbote enthalten, stellen nach der Rechtsprechung Verwaltungsakte in Form der **Allgemeinverfügung** gemäß § 35 S. 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG)²⁴ dar.²⁵ Eine vorherige Anhörung von gegebenenfalls betroffenen Bürgern muss daher nicht erfolgen; ein Begründungszwang entfällt (vgl. § 28 Abs. 2 Nr. 4, § 41 Abs. 3 Satz 2 und § 39 Abs. 2 Nr. 5 VwVfG).²⁶

22 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021, abrufbar unter: http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwbund_26012001_S3236420014.htm.

23 Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3108) geändert worden ist, abrufbar unter: <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/>.

24 Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2154) geändert worden ist, abrufbar unter: <https://www.gesetze-im-internet.de/vwvfg/>.

25 BVerwG, Urteil vom 23. September 2010, Az.: 3 C 37/09, NJW 2011, 246, 247.

26 Waldhoff, in: Allgemeines Verwaltungsrecht: Verkehrsschild als Allgemeinverfügung, Besprechung zu BVerwG, Urteil vom 23. September 2010, Az.: 3 C 37/09, JuS 2011, 953, 954.

3.2. Tempo 30-Zonen

Die Errichtung einer Tempo-30-Zone, also eines Bereichs des öffentlichen Straßenverkehrs, innerhalb dessen sich alle Fahrzeuge höchstens mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fortbewegen dürfen²⁷, richtet sich demgegenüber **maßgeblich nach § 45 Abs. 1c Satz 1 StVO**²⁸. Danach können die zuständigen Straßenverkehrsbehörden innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde anordnen. Eine solche Zonen-Anordnung darf sich dabei nach § 45 Abs. 1c Satz 2 StVO allerdings insbesondere **weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes- Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen** erstrecken.

Maßnahmen nach § 45 Abs. 1c Satz 1 StVO stehen ebenso wie streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen im **straßenverkehrsbehördlichen Ermessen** der zuständigen Behörde und sind insbesondere durch den Grundsatz der **Verhältnismäßigkeit** sowie die Grundrechte jedes Einzelnen begrenzt.²⁹ Nach VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e Rn. 37 ff. soll die Anordnung von Tempo 30-Zonen daher nur

„auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen. Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer. In Gewerbe- oder Industriegebieten kommen sie daher grundsätzlich nicht in Betracht.“

27 Vgl. Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO, Abschnitt 7, Nr. 50, Zeichen 274.1.

28 Vgl. Hühnermann, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 27. Auflage 2022, § 45 StVO, Rn. 10.

29 Vgl. Wolf, in: Freyemann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Auflage 2022, Stand: 1. Dezember 2021, § 45 StVO, Rn. 11.

4. Rechtsschutz

Rechtsschutz gegen straßenverkehrsbehördliche Anordnungen nach § 45 StVO kann insbesondere durch die Erhebung einer Anfechtungsklage (vgl. § 42 Abs. 1 Alt. 1 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO)³⁰) gesucht werden.³¹ Ein jeder Verkehrsteilnehmer kann insoweit als rechtsverletzend geltend machen, „dass die Voraussetzungen für die straßenverkehrsbehördliche Anordnung nach § 45 StVO nicht gegeben waren, und hieraus seine Widerspruchs- oder Klagebefugnis herleiten. Da es sich um belastende Verwaltungsakte handelt, werden die Voraussetzungen des § 42 Abs. 2 VwGO (analog) regelmäßig zu bejahen sein. Im Rahmen der Begründetheit ist auf die tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung in der letzten Tatsacheninstanz abzustellen, da Verkehrszeichen Verwaltungsakte mit Dauerwirkung sind. Gleichermaßen ist die nur eingeschränkte gerichtliche Überprüfbarkeit von behördlichen Ermessensentscheidungen zu beachten.“³² Nach den oben unter Ziffer 3 gemachten Ausführungen hat das erkennende Gericht dabei die konkreten Anordnungsvoraussetzungen in jedem Einzelfall zu prüfen.³³ Eine irgendwie geartete quantitative Beschränkung angeordneter Maßnahmen lässt sich hieraus indes nicht ableiten.

* * *

30 Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4650) geändert worden ist, abrufbar unter: <https://www.gesetze-im-internet.de/vwgo/>.

31 Vgl. Wolf, in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Auflage 2022, Stand: 1. Dezember 2021, § 45 StVO, Rn. 109.

32 Vgl. ebenda.

33 Insoweit sei auf die Sammlung einschlägiger Einzelfallkasuistik bei König verwiesen, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 46. Auflage, 2021, § 45 StVO Rn. 53 f.