



## HESSISCHER VERWALTUNGSGERICHTSHOF

### IM NAMEN DES VOLKES

### URTEIL

In dem Verwaltungsstreitverfahren

des Herrn ...,

Klägers und Berufungsklägers,

bevollmächtigt: Rechtsanwalt Dr. Dietmar Kettler,  
Knooper Weg 10, 24103 Kiel,

gegen

das Land Hessen,  
vertreten durch das Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen,  
Wilhelmstraße 10, 65185 Wiesbaden,

Beklagten und Berufungsbeklagten,

wegen Anfechtung von Überholverböten für Lastkraftwagen (Zeichen 277 zu  
§ 41 StVO) auf den Bundesautobahnen A 7 und A 45

hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof - 2. Senat - durch

Vorsitzenden Richter am Hess. VGH Dr. Dyckmans,  
Richter am Hess. VGH Hassenpflug,  
Richter am Hess. VGH Pabst,  
den ehrenamtlichen Richter Herr Falkowski,  
die ehrenamtliche Richterin Frau Gnadl

aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 15. Mai 2009 für Recht erkannt:

Auf die Berufung des Klägers wird das aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 30. Juni 2006 ergangene Urteil des Verwaltungsgerichts Wiesbaden - 7 E 1192/05 (1) - abgeändert.

Die Anordnungen von Überholverböten für Lastkraftwagen auf der Bundesautobahn A 7 in den Streckenabschnitten von km 328,1 bis km 331,0 und von km 555,0 bis km 574,5 in Fahrtrichtung Süden und von km 535,0 bis km 533,1 in Fahrtrichtung Norden sowie auf der Bundesautobahn A 45 von km 156,9 bis km 162,5 in Fahrtrichtung Süden und von km 183,4 bis km 177,5 und von km 176,5 bis km 173,5 in Fahrtrichtung Norden werden aufgehoben.

Im Übrigen wird die Berufung zurückgewiesen.

Die Kosten des gesamten Verfahrens hat der Kläger zu zwei Dritteln und der Beklagte zu einem Drittel zu tragen.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Der jeweilige Kostenschuldner kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe der festzusetzenden Kosten abwenden, falls nicht der jeweilige Kostengläubiger vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Die Revision wird zugelassen.

### **Tatbestand:**

Der Kläger transportiert als selbstständiger Fuhrunternehmer im Ferngüterverkehr Segel- und Motorjachten mit einem Gewicht von bis zu 12 Tonnen. Er wendet sich gegen Überholverböte für Lastkraftwagen, die für mehrere Streckenabschnitte der Bundesautobahnen A 7 und A 45 angeordnet worden sind.

Mit verkehrsbehördlicher Anordnung Nr. 33/04 vom 3. Juni 2004 ordnete das Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen auf mehreren Bundesautobahnen in Hessen Überholverböte für Lastkraftwagen an, darunter auch für die 15 hier streitgegenständlichen Streckenabschnitte auf den Bundesautobahnen A 7 und A 45. Zur Begründung dieser Anordnung wurde auf das Protokoll der Sitzung der Autobahnkommission vom 31. März 2004 (dort: TOP 7) sowie auf die Besprechungsprotokolle vom 13. Mai, 10. Juli und 2. August 2003 verwiesen, deren Ergebnisse unter der Spalte „Bemerkungen“ in die von der verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/07 des Beklagten vom 3. Juni 2004 umfasste tabellarische Auflistung

aller von dieser Anordnung betroffenen Autobahnabschnitte eingeflossen bzw. übernommen worden sind. Auf diese, die jeweiligen hier streitgegenständlichen Streckenabschnitte betreffenden „Bemerkungen“ in der verkehrsbehördlichen Anordnung vom 3. Juli 2004 wird Bezug genommen.

Gemäß dieser verkehrsbehördlichen Anordnung wurde eine Beschilderung der betroffenen Streckenabschnitte durch Aufstellung von Zeichen 277, teilweise zeitlich beschränkt, und Zeichen 281 gemäß § 41 Abs. 2 Nr. 7 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorgenommen. Die Beschilderung für die hier streitgegenständlichen Streckenabschnitte auf den Bundesautobahnen A 7 und A 45 erfolgte am 13., 21. und 27. Juli, am 3. und 10. August sowie am 8. September 2004.

Gegen die auf den Autobahnen A 7 und A 45 angeordneten Überholverbote für Lastkraftwagen legte der Kläger am 8. August 2005 zunächst persönlich per Telefax Widerspruch ein und erhob mit Schriftsatz seines Bevollmächtigten vom 22. August 2005 - beim Verwaltungsgericht eingegangen am 25. August 2005 - Anfechtungsklage mit dem Ziel, diese Überholverbote aufzuheben. Zum Vorbringen und zu den Anträgen der Beteiligten im erstinstanzlichen Verfahren wird gemäß § 130 b Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) auf den Tatbestand des verwaltungsgerichtlichen Urteils Bezug genommen, dessen Feststellungen sich der Senat insoweit in vollem Umfang zu eigen macht.

Aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 30. Juni 2006 hat das Verwaltungsgericht Wiesbaden die Klage mit am 11. Juli 2006 zugestelltem Urteil abgewiesen. Zur Begründung führte das erstinstanzliche Gericht im Wesentlichen aus, die Klage sei verfristet und damit unzulässig, soweit sie sich gegen die vor dem 8. September 2004 bekannt gegebenen LKW-Überholverbote richte. Im Übrigen, d. h. soweit sie die durch Aufstellung entsprechender Verkehrszeichen am 8. September 2004 bekannt gemachten Überholverbote auf der Bundesautobahn A 7 betreffe, sei die Klage unbegründet, weil diese Verbote den gesetzlichen Vorgaben genügten. Da sich in diesen Streckenabschnitten Anschlussstellen bzw. Steigungen befänden und die Fahrbahn jeweils nur zwei Fahrstreifen aufweise, sei die Anordnung von

Überholverbote für Lastkraftwagen aufgrund des teilweise sehr hohen Schwerverkehranteils aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zu beanstanden.

Gegen dieses Urteil hat der Kläger die Zulassung der Berufung beantragt. Diesem Antrag hat der Senat mit Beschluss vom 29. Oktober 2007 - 2 UZ 1864/06 - entsprochen.

Zur Begründung der Berufung führt der Kläger unter Vertiefung seines erstinstanzlichen Vorbringens im Wesentlichen aus, entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts sei die Klage nicht teilweise unzulässig. Die Jahresfrist, nach deren Ablauf ein Rechtsbehelf nicht mehr zulässig sei, beginne für verkehrsregelnde Maßnahmen nicht mit ihrer Bekanntgabe, sondern zu dem Zeitpunkt, in dem ein Verkehrsteilnehmer erstmals von der Verkehrsregelung betroffen werde. Nach den Unterlagen, in denen abgewickelte Aufträge dokumentiert seien, ergebe sich, dass er - der Kläger - die Bundesautobahn A 7 sowohl in Süd- als auch in Nordrichtung nach Bekanntgabe der hier streitigen Überholverbote erstmals in der 36. Kalenderwoche des Jahres 2004, also in der Woche ab dem 30. August 2004 und die Bundesautobahn A 45 erstmals in der 4. Kalenderwoche des Jahres 2005 von Dortmund in Richtung Frankfurt am Main und in der 21. Kalenderwoche des Jahres 2005 von Frankfurt am Main in Richtung Dortmund befahren habe.

Im Übrigen seien die hier angefochtenen Überholverbote aufgrund der verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 des Beklagten vom 3. Juni 2004 rechtswidrig und verletzen ihn in seinen Rechten. Diese Anordnung sei erfolgt, ohne dass die notwendigen Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorlägen. Auch eine Prüfung der Verhältnismäßigkeit der angeordneten Maßnahmen habe nicht stattgefunden. Die Anordnung der Überholverbote sei weder auf der Grundlage von Unfallstatistiken noch von Unfalltypensteckkarten erfolgt. Nach den Angaben der Beklagten seien die streitbefangenen Autobahnabschnitte auf der Basis eines Bewertungsmodells der Firma PTV AG einer Überprüfung unterzogen und die Überholverbote daraufhin angeordnet worden. Dieses Gutachten sei bereits nach dem ihm zugrunde liegenden Auftrag nicht geeignet, als Erkenntnis über das Vorliegen einer nach § 45 Abs. 9 StVO erforderlichen konkreten Gefahrenlage zu dienen.

Auch soweit die tabellarische Auflistung der Überholverbotsstrecken in der verkehrsbehördlichen Anordnung vom 3. Juni 2004 Bemerkungen enthalte, dass und - teilweise - auch warum dort ein LKW-Überholverbot jeweils gerechtfertigt sei, genügten diese Angaben den gesetzlichen Anforderungen nicht. Einen rechtlich nachprüfbaren Tatsachenkern oder eine Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 StVO beschreibe der Beklagte darin nicht. Der Beklagte gehe nach diesen Bemerkungen vielmehr davon aus, dass bereits das Vorliegen einer beliebigen örtlichen Gegebenheit, wie z. B. das Vorhandensein einer Steigung oder einer Kurve die Anordnung eines LKW-Überholverbots rechtfertige, obwohl ihm - dem Beklagten - durchaus bekannt sei, dass der Verzicht auf LKW-Überholverbote bzw. deren Aufhebung an Steigungsstrecken sogar Vorteile für den Verkehrsfluss habe, ohne mit Defiziten für die Verkehrssicherheit einherzugehen, wie sich aus den vorgelegten Verwaltungsvorgängen selbst ergebe. Eine Verbesserung der „Verkehrsqualität“ ausschließlich für den PKW-Verkehr könne im Übrigen nicht zur Grundlage einer rechtmäßigen verkehrsbeschränkenden Anordnung gemacht werden.

Auch die während des Berufungsverfahrens nachgeschobenen Daten des LKW-Anteils an der Verkehrsstärke auf den betroffenen Streckenabschnitten der Bundesautobahnen A 7 und A 45 seien nicht geeignet, die angeordneten Überholverbote nachträglich zu begründen. So sei etwa der absolute LKW-Anteil an der Verkehrsstärke auf der gesamten Strecke zwischen der Anschlussstelle Fulda und dem Hattenbacher Dreieck der Bundesautobahn A 7 relativ konstant. Der deutliche Unterschied der Schwerverkehrsanteile an der Verkehrsstärke zwischen den verschiedenen Abschnitten dieser Strecke habe seine Ursache in dem Umstand, dass die absolute PKW-Verkehrsstärke in dünn besiedelten Gebieten geringer sei als in der Nähe der Stadt Fulda. Dieselbe (absolute) Anzahl an Lastkraftwagen habe deshalb in dünn besiedelten Gebieten einen im Verhältnis höheren Anteil des Schwerverkehrs an der Gesamtverkehrsstärke zur Folge. Auch im Übrigen seien die erst im Berufungsverfahren vorgelegten Daten des Beklagten wenig aussagekräftig. Abgesehen von nicht auszuschließenden Übertragungs-, Additions- und Zuordnungsfehlern ließen die zu drei Jahreszeiträumen zusammengefassten Daten wegen der in diesen Zeiträumen eingetretenen erheblichen Veränderungen der

allgemeinen Verkehrsverhältnisse auf bundesdeutschen Autobahnen keinen sicheren Rückschluss auf das Unfallgeschehen auf den hier streitigen Streckenabschnitten vor und nach Einführung der LKW-Überholverbote zu. Die vorgelegten Tabellen böten zudem keinen Überblick über das gesamte Unfallgeschehen, sondern nur über einen bestimmten Ausschnitt; es fehlten aussagekräftige Zahlen zu Unfällen ohne Personenschäden bzw. mit leichten Sachschäden. Auch gebe es keine Zahlen zu Vergleichsabschnitten, wie dies durch die Vorschrift des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO gefordert werde. Es werde lediglich ein nicht weiter erklärter „Vergleichswert“ angegeben, dessen Herkunft und Aussage im Dunkeln bleibe. Ob es sich dabei um einen „Vergleichswert“ aus Hessen oder um einen aus der ganzen Bundesrepublik handele, werde nicht angegeben. Ebenso wenig sei ersichtlich, ob er sich auf zwei-, drei- oder vierspurige Autobahnen beziehe und ob stark befahrene oder weniger befahrene Streckenabschnitte erfasst seien. Nach den eigenen Daten des Beklagten wiesen von den insgesamt 76 km Streckenlänge, die von den streitbefangenen Überholverböten betroffen seien, 49,4 km schon vor dem Aufstellen der angefochtenen Verkehrszeichen eine unterdurchschnittliche Unfallrate in der Kategorie „Unfälle mit Personenschaden und schwerwiegendem Sachschaden“ auf, so dass es auf diesen rund zwei Dritteln der Gesamtstrecke schon nach den Angaben des Beklagten selbst an einer überdurchschnittlichen Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 StVO fehle. Auch die Kategorien in der Aufstellung des Beklagten, die zwar Unfälle mit und ohne LKW-Beteiligung unterschieden, seien nicht geeignet, Auskunft darüber zu geben, wie viele Unfälle passiert seien, die man überhaupt mit einem LKW-Überholverbot bekämpfen könne. So würden etwa Übermüdfungsfälle, Auffahrunfälle auf der rechten Fahrspur und viele andere durch die angefochtenen Überholverböte nicht zu vermeidende Unfälle von der Auflistung der Unfälle „mit LKW-Beteiligung“ erfasst.

Im Übrigen habe der Beklagte bei Erlass der verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 auch keinerlei Ermessen ausgeübt. Da die Anordnung eines Überholverböts für die betroffenen Fahrzeugführer zu einer Beschränkung im Gebrauch der gewidmeten Verkehrsfläche, also zu einer Einschränkung des Gemeingebrauchs an Straßen führe und ihnen zudem damit eine fremdbestimmte Fahrweise, nämlich diejenige des langsamsten Verkehrsteilnehmers aufgezwungen werde, bedürfe eine derartige

Einschränkung der freien Entfaltung der Persönlichkeit einer besonders sorgfältigen Begründung, die über das Geltendmachen allgemeiner Belange wie der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs hinausgehen müsse. Hieran fehle es bei der angegriffenen Anordnung des Beklagten. Alternativen zur Anordnung von Überholverböten für Lastkraftwagen, wie etwa Tempobegrenzungen, seien überhaupt nicht in Erwägung gezogen worden. Oft sei auch die Anordnung von Mindestgeschwindigkeiten für den bzw. die Überholfahrstreifen gerade an Steigungen ein geeignetes und zudem milderes Mittel sowohl zur Verbesserung des Verkehrsflusses als auch zur Verringerung der für gefährlich gehaltenen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten. Insofern fehle es auch an jeglicher Prüfung der Verhältnismäßigkeit. Im Ergebnis laufe die verkehrsbehördliche Anordnung des Beklagten vom 3. Juni 2004 auf eine Privilegierung der PKW-Fahrer hinaus und verstoße somit klar gegen das von der Rechtsprechung entwickelte grundsätzliche Privilegierungsverbot der Straßenverkehrs-Ordnung.

Der Kläger beantragt,

1. unter Aufhebung des Urteils des Verwaltungsgerichts Wiesbaden vom 30. Juni 2006 die verkehrsbehördliche Anordnung Nr. 33/04 des Beklagten vom 3. Juni 2004 hinsichtlich folgender Streckenabschnitte aufzuheben:
  - a) BAB A 7, Kassel in Fahrtrichtung Würzburg, zwischen km 324,0 und km 327,0
  - b) BAB A 7, Kassel in Fahrtrichtung Würzburg, zwischen km 328,1 und km 331,0
  - c) BAB A 7, Kassel in Fahrtrichtung Würzburg, zwischen km 334,8 und km 337,8
  - d) BAB A 7, Kassel in Fahrtrichtung Würzburg, zwischen km 347,5 und km 348,5
  - e) BAB A 7, Kassel in Fahrtrichtung Würzburg, zwischen km 351,3 und km 352,5
  - f) BAB A 7, Kassel in Fahrtrichtung Würzburg, zwischen km 555,0 und km 574,5
  - g) BAB A 7, Würzburg in Fahrtrichtung Kassel, zwischen km 561,0 und km 558,5
  - h) BAB A 7, Würzburg in Fahrtrichtung Kassel, zwischen km 551,5 und km 548,5
  - i) BAB A 7, Würzburg in Fahrtrichtung Kassel, zwischen km 535,0 und km 533,1
  - j) BAB A 7, Würzburg in Fahrtrichtung Kassel, zwischen km 362,7 und

- km 357,2  
k) BAB A 7, Würzburg in Fahrtrichtung Kassel, zwischen km 320,0 und km 314,8  
l) BAB A 7, Kassel in Fahrtrichtung Göttingen, zwischen km 308,5 und km 303,0  
m) BAB A 45, Dortmund in Fahrtrichtung Frankfurt, zwischen km 156,9 und km 162,5  
n) BAB A 45, Frankfurt in Fahrtrichtung Dortmund, zwischen km 183,4 und km 177,5 sowie km 176,5 und km 173,5,

2. die Anordnung eines LKW-Überholverbots auf der BAB A 45, Frankfurt in Fahrtrichtung Dortmund, zwischen km 158,0 und km 153,5 aufzuheben,

hilfsweise,

den Beklagten unter Aufhebung der verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 vom 3. Juni 2004 im Hinblick auf die oben unter den Anträgen zu 1. und 2. genannten Streckenabschnitte zu verpflichten, den Kläger unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu bescheiden.

Der Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Der Beklagte verteidigt das angefochtene Urteil und trägt zur Begründung zusammengefasst vor, er bleibe bei seiner Rechtsauffassung, dass die einjährige Anfechtungsfrist mit dem Aufstellen des Verkehrszeichens gegenüber sämtlichen potenziell betroffenen Verkehrsteilnehmern beginne und Verkehrszeichen nach Ablauf dieser Frist bestandskräftig würden. Die gegenteilige Auffassung des Klägers und die im Beschluss vom 29. Oktober 2007 zum Ausdruck kommende Ansicht des Senats teile er nicht.

Auch soweit das Verwaltungsgericht die Klage als unbegründet abgewiesen habe, könne die Berufung des Klägers keinen Erfolg haben. Die nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erforderliche sorgfältige Prüfung der besonderen örtlichen Verhältnisse unter dem Gesichtspunkt, ob der Eintritt von Verkehrsunfällen hinreichend wahrscheinlich sei mit der Folge, dass eine konkrete Gefahrenlage vorliege, habe stattgefunden. Nach dieser Rechtsprechung könne sich eine Gefahrenlage aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteige, sowohl aus der



Streckenführung als auch aus der Verkehrsbelastung der betreffenden Strecke ergeben, so etwa bei einer erheblichen Überschreitung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke oder bei einem überproportional hohen Anteil des Schwerlastverkehrs. Aus solchen örtlichen Besonderheiten sei ohne Weiteres die offensichtliche Befürchtung abzuleiten, dass alsbald mit an Gewissheit grenzender Wahrscheinlichkeit vermehrt Schadensfälle einträten, sähe die Straßenverkehrsbehörde von jeglicher gefahrvermindernder Tätigkeit ab. Damit sei das Vorliegen einer konkreten Gefahr belegt. Dabei liege auch auf der Hand, dass eine besondere Verkehrsbelastung auch für sich allein die Gefahren begründen könne, denen mit der Anordnung eines Überholverbotes zu begegnen sei. Angesichts der Tatsache, dass die Anzahl der Kraftfahrzeuge auf den Bundesautobahnen insgesamt kontinuierlich anwachse und insbesondere der Schwerverkehrsanteil überproportional zunehme, ohne dass dem ein nennenswerter Ausbau des Straßen- und Autobahnnetzes gegenüber stehe, sei es nachvollziehbar, dass auch insgesamt mehr Streckenabschnitte mit einem LKW-Überholverbot belegt werden müssten, sofern die besonderen örtlichen Gegebenheiten dies erforderten.

Der Prüfungsmaßstab, den das erstinstanzliche Gericht an die seiner Auffassung nach noch anfechtbaren Überholverbote angelegt habe, berücksichtige die sich aus den besonderen örtlichen Verhältnissen ergebende Gefahrenlage, die die normale Betriebsgefahr übersteige, denn das Gericht habe die relevanten Faktoren wie die Stärke und Länge der vorhandenen Steigungsstrecken, das Verkehrsaufkommen, die gefahrenen Geschwindigkeiten, den Schwerverkehrsanteil, die Anzahl der Fahrspuren und das Vorhandensein von Auffahrten auf nachvollziehbare Weise in seine Beurteilung einbezogen.

Abgesehen hiervon sei die Kritik des Klägers an den mit Schriftsatz vom 26. Juni 2008 auf Anforderung des Berufungsgerichts vorgelegten Daten nicht berechtigt. Die Betrachtung eines Dreijahreszeitraums bei Vorher-Nachher-Vergleichen des Unfallgeschehens sei eine übliche Vorgehensweise und auch notwendig. Durch die Mittelwertbildung würden alle einbezogenen Jahre gleichgewichtig berücksichtigt. Würde nur das Jahr vor und nach einem Ereignis bzw. einer Maßnahme isoliert

betrachtet, könnte es aufgrund kaum zu berücksichtigender kurzzeitiger Umstände wie Baustellen, Wetterereignisse und vieles mehr, zu Verwerfungen kommen, durch die die Aussagekraft der Unfallzahlen und Unfallkennwerte eher gemindert als erhöht würde. Die in der Aufstellung angeführten Vergleichswerte seien im Übrigen Werte des Hessischen Autobahnnetzes. Bei einem Vergleich der Unfallraten des „Vorher-Zeitraums“ mit denen des „Nachher-Zeitraums“ für die Kategorie „Unfälle mit Personenschaden und schwerwiegendem Sachschaden“, ergebe sich ein Rückgang der gemittelten Unfallrate auf den streitgegenständlichen Autobahnabschnitten um 26,9 % (von 0,197 auf 0,144) und für das gesamte Autobahnnetz um 20,7 % (von 0,169 auf 0,134). Da es sich bezüglich der hier streitgegenständlichen Strecken aufgrund des „topographisch bewegten Umfelds“ und der damit einhergehenden in Grund- und Aufriss angepassten Trassierung um Strecken handele, die höhere Anforderungen an die Verkehrsteilnehmer und die Fahrzeugtechnik stellten und somit höhere Risiken für Fahrfehler bergen, sei der stärkere Rückgang der Unfallraten auf den hier streitbefangenen Autobahnabschnitten nach Einführung der LKW-Überholverbote als äußerst deutlich zu gewichten.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der Gerichtsakte sowie auf die Behördenakten des Beklagten (3 Hefte und 1 Übersichtskarte der Bundesautobahnen) sowie auf das vom Beklagten vorgelegte „Bewertungsmodell für LKW-Überholverbote auf Bundesautobahnen in Hessen - Fortschreibung der Basisdaten für das Bewertungsmodell“ der PTV AG vom Juni 2003 Bezug genommen, die zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemacht worden sind.

### **Entscheidungsgründe:**

Die nach Zulassung durch den erkennenden Senat mit am 30. November 2007 eingegangenem Schriftsatz vom 29. November 2007 fristgerecht begründete Berufung des Klägers ist auch im Übrigen zulässig (§ 124 a Abs. 5 Satz 5 und Abs. 6 VwGO). Die Berufung ist auch teilweise begründet.

Die am 25. August 2005 erhobene Klage gegen die zum Streitgegenstand gemachten Überholverbote für Lastkraftwagen auf den Bundesautobahnen A 7 und A 45 ist allerdings nur zulässig, soweit diese Beschränkungen des fließenden Verkehrs auf der verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 des Beklagten vom 3. Juni 2004 beruhen. Dies gilt entgegen dem angefochtenen Urteil des Verwaltungsgerichts auch für diejenigen streitigen Überholverbote, die auf der Grundlage der verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 vor dem 8. September 2004 durch Aufstellung entsprechender Verkehrsschilder bekannt gemacht worden sind. Hingegen ist die Klage verfristet, soweit der Kläger die Aufhebung des Überholverbots auf der Bundesautobahn A 45 zwischen km 158,0 und km 153,5 in Fahrtrichtung Norden beantragt, das von der verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 des Beklagten nicht erfasst, sondern bereits im September 1990 durch eine entsprechende Beschilderung eingerichtet worden ist.

Bei einem Überholverbot nach Zeichen 277 zu § 41 Abs. 2 Nr. 7 StVO handelt es sich wie bei jeder anderen verkehrsregelnden Maßnahme um einen Verwaltungsakt in der Form der Allgemeinverfügung im Sinne von § 35 Satz 2 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (HVwVfG). Er wird gemäß § 43 Abs. 1 HVwVfG gegenüber demjenigen, für den er bestimmt ist oder der von ihm betroffen ist, in dem Zeitpunkt wirksam, in dem er ihm bekannt gegeben wird. Nach den bundesrechtlichen Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung erfolgt die Bekanntgabe durch Aufstellung eines Verkehrsschildes (vgl. insbesondere: § 39 Abs. 1 und § 45 Abs. 4 StVO). Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist dies eine besondere Form der öffentlichen Bekanntgabe (BVerwG, Urteil vom 11. Dezember 1996 - 11 C 15.95 -, BVerwGE 102, 316 = NJW 1997, 1021 = DAR 1997, 119 = NZV 1997, 246 = VkB 1997, 319 = VerkMitt 1997 Nr. 34 = Buchholz 442.151 § 39 StVO Nr. 3). Wie bei anderen öffentlichen Bekanntmachungen äußern Verkehrszeichen ihre Rechtswirkungen gegenüber jedem von der Regelung betroffenen Verkehrsteilnehmer, wenn sie so aufgestellt oder angebracht sind, dass sie z. B. ein durchschnittlicher Kraftfahrer bei Einhaltung der nach § 1 StVO erforderlichen Sorgfalt erfassen kann, unabhängig davon, ob er das Verkehrszeichen tatsächlich wahrnimmt oder nicht.

Betroffen ist ein Verkehrsteilnehmer von einem solchen Verwaltungsakt deshalb erst dann, wenn er sich erstmalig der Regelung des Verkehrszeichens gegenüber sieht; damit beginnt für ihn die Anfechtungsfrist zu laufen (BVerwG, Urteil vom 13. Dezember 1979 - 7 C 46.78 -, BVerwGE 59, 221 = NJW 1980, 1640 = DVBl. 1980, 299 = VkBBl. 1980, 237 = VRS 58, 314 = Buchholz 442.151 § 45 StVO Nr. 6; Urteil vom 11. Dezember 1996 - 11 C 15.95 -, a. a. O.; Hamburgisches OVG, Urteil vom 4. November 2002 - 3 Bf 23/02 -, NZV 2003, 351 = ZfSch 2003, 617 = NordÖR 2003, 307; Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 40. Auflage 2009, Rdnr. 247 zu § 41 StVO; Redeker/von Oertzen, Verwaltungsgerichtsordnung, 14. Auflage 2008, Rdnr. 2 zu § 70; Dederer, NZV 2003, 314; Bitter, NZV 2003, 308; Bitter/Konow, NJW 2001, 1386; Geißler, DAR 1999, 345).

Seine im Urteil vom 31. März 1999 (- 2 UE 2346/96 -, NJW 1999, 2057 = DAR 1999, 328 = NZV 1999, 397 = ZfSch 1999, 267 = VerkMitt 2000 Nr. 7) vertretene Ansicht, die Rechtsbehelfsfristen würden ab Aufstellung bzw. Anbringung eines Verkehrszeichens für jedermann in Gang gesetzt und nach Ablauf eines Jahres enden mit der Folge, dass die durch das Zeichen verkörperte verkehrsbehördliche Anordnung nach Ablauf dieser Frist für jedermann unanfechtbar sei, hält der Senat nicht länger aufrecht. Diese Auffassung lässt sich entgegen der früheren Rechtsprechung des Senats und eines Teils der Literatur (vgl. z. B.: Kopp/Ramsauer, Verwaltungsverfahrensgesetz, 10. Auflage 2008, Rdnr. 114 zu § 35; ausführlich: Stelkens/Bonk/Sachs, Verwaltungsverfahrensgesetz, 6. Auflage 2001, Rdnr. 241 ff. zu § 35; Eyermann, Verwaltungsgerichtsordnung, 12. Auflage 2006, Rdnr. 14 zu § 58; Hansen/Meyer, NJW 1998, 284; Rennert, NVwZ 2000, 642) nicht auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts im Urteil vom 11. Dezember 1996 (- 11 C 15.95 -, a. a. O.) stützen. Mit dieser Entscheidung hat das Bundesverwaltungsgericht seine frühere Rechtsprechung, insbesondere im Urteil vom 13. Dezember 1979 (- 7 C 46.78 -, a. a. O.) nicht grundlegend geändert (so: Stelkens/Bonk/Sachs, a. a. O.). Dies ergibt sich aus den Gründen der Entscheidung vom 11. Dezember 1996 (- 11 C 15.95 -, a. a. O.), nach denen zum einen die Rechtswirkung eines Verkehrszeichens ausdrücklich erst mit der Betroffenheit des Verkehrsteilnehmers eintritt und zum anderen aus dem klarstellenden und deutlichen Hinweis des Bundesverwaltungsgerichts auf seine bisherige

Rechtsprechung, insbesondere auf das Urteil vom 13. Dezember 1979, zu der die Entscheidung vom 11. Dezember 1996 nicht in Widerspruch stehe:

*Sind Verkehrszeichen so aufgestellt oder angebracht, dass sie ein durchschnittlicher Kraftfahrer bei Einhaltung der nach § 1 StVO erforderlichen Sorgfalt schon „mit einem raschen und beiläufigen Blick“ erfassen kann (...), so äußern sie ihre Rechtswirkung gegenüber jedem von der Regelung betroffenen Verkehrsteilnehmer, gleichgültig, ob er das Verkehrszeichen tatsächlich wahrnimmt oder nicht. Dies entspricht der Wirkung vergleichbarer anderer öffentlicher Bekanntmachungen (vgl. etwa § 41 Abs. 5 VwVfG i. V. m. § 15 Abs. 3 Sätze 2 und 3 VwZG und § 74 Abs. 5 VwVfG) und steht nicht im Widerspruch zur Aussage des Bundesverwaltungsgerichts im Urteil vom 13. Dezember 1979 (BVerwGE 59, 221 [226]), wonach ein Verkehrsteilnehmer von dem Verwaltungsakt erst dann betroffen wird, „wenn er sich (erstmalig) der Regelung des Verkehrszeichens gegenübersieht“. Mit dieser Formulierung sollte nämlich, wie der Kontext der Entscheidung ergibt, nicht zum Ausdruck gebracht werden, dass die Wirksamkeit des Verkehrszeichens von der subjektiven Kenntnisnahme des Verkehrsteilnehmers abhängt“ (BVerwG, Urteil vom 11. Dezember 1996 - 11 C 15.95 -, a. a. O.).*

Daraus folgt im Wege eines Umkehrschlusses, dass das Bundesverwaltungsgericht an seiner früheren Rechtsprechung aus dem Jahr 1979 festhält, nach der die Anfechtungsfrist dann zu laufen beginnt, wenn sich ein Verkehrsteilnehmer erstmalig der Regelung des Verkehrszeichens gegenübersieht.

Der Kläger hat hier die einjährige Anfechtungsfrist für die vom Beklagten mit der verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 vom 3. Juli 2004 erfassten LKW-Überholverbote auf den Bundesautobahnen A 7 und A 45 eingehalten. Nach seinen unwidersprochen gebliebenen Angaben hat er sich auf der Bundesautobahn A 7 in der Woche ab dem 30. August 2004 und auf der Bundesautobahn A 45 in der 4. und 21. Kalenderwoche des Jahres 2005 (24. bis 30. Januar und 23. bis 29. Mai 2005) erstmalig den hier streitgegenständlichen konkreten Verkehrssituationen gegenübergesehen. Die am 25. August 2005 dagegen beim Verwaltungsgericht erhobene Klage ist somit fristgerecht, soweit sie sich gegen die Anordnung von Überholverboten richtet, die von der verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 des Beklagten vom 3. Juni 2004 umfasst sind.

Verfristet erhoben und damit unzulässig ist die Klage hingegen, soweit der Kläger darin die Aufhebung des Überholverbots für Lastkraftwagen auf der Bundesautobahn A 45

von km 158,0 bis km 153,4 in Fahrtrichtung Norden begehrt. Diese verkehrsbeschränkende Regelung ist von der verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 des Beklagten nicht umfasst. Nach den in der mündlichen Verhandlung vor dem erkennenden Senat zu den Gerichtsakten gereichten Unterlagen des beklagten Landes ist dieses Überholverbot aufgrund einer Anordnung vom 4. September 1990 eingerichtet worden; die entsprechende Beschilderung an der Bundesautobahn A 45 wurde danach am 13. September 1990 aufgestellt. Da der Kläger in der mündlichen Verhandlung weder vorgetragen hat noch davon auszugehen ist, dass er als „selbst fahrender Fuhrunternehmer“ diesen Streckenabschnitt der Bundesautobahn A 45 erstmalig nach dem 24. August 2004 mit einem Lastkraftwagen befahren hat, ist seine Klage vom 25. August 2005 insoweit verspätet erhoben und deshalb abzuweisen.

Der in der Literatur teilweise vertretenen Auffassung, die Anfechtungsfrist werde nicht nur mit der erstmaligen, sondern mit jeder weiteren, späteren Konfrontation eines Verkehrsteilnehmers mit der konkret geregelten Verkehrssituation wieder neu in Lauf gesetzt, folgt der Senat nicht (das Bundesverwaltungsgericht hat diese Frage in seiner Rechtsprechung bisher offen gelassen, vgl.: Urteil vom 13. Dezember 1979 - 7 C 46.78 -, a. a. O.). Die Konsequenz dieser Rechtsansicht, dass nämlich verkehrsregelnde Maßnahmen niemals bestandskräftig werden, ist mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, dem Grundprinzip des Straßenverkehrsrechts, nicht zu vereinbaren.

Soweit die Klage zulässig ist, also soweit der Kläger die Aufhebung der LKW-Überholverbote auf den Bundesautobahnen A 7 und A 45 begehrt, die aufgrund der verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 des Beklagten vom 3. Juni 2004 eingerichtet worden sind, ist sie teilweise auch begründet.

Die Klagebefugnis für eine Anfechtungsklage (§ 42 Abs. 2 VwGO) gegen verkehrsregelnde Anordnungen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dann zu bejahen, wenn das Klagevorbringen eines Verkehrsteilnehmers es zumindest als möglich erscheinen lässt, dass ihn die angefochtene Maßnahme in eigenen Rechten verletzt. Als Rechtsverletzung kann ein Verkehrsteilnehmer geltend machen, die rechtssatzmäßigen Voraussetzungen für eine auch ihn treffende Verkehrsbeschränkung seien nicht gegeben. Hinsichtlich der

verkehrsbehördlichen Ermessensausübung kann er allerdings nur verlangen, „... dass seine eigenen Interessen ohne Rechtsfehler abgewogen werden mit den Interessen der Allgemeinheit und anderer Betroffener, die für die Einführung der Verkehrsbeschränkung sprechen.“ (BVerwG, Urteil vom 27. Januar 1993 - 11 C 35.92 -, BVerwGE 92, 32 = NJW 1993, 1792 = DAR 1993, 400 = NZV 1993, 284 = VerkMitt 1993 Nr. 76 = VRS 85, 312 = Buchholz 442.151 § 45 StVO Nr. 24, m. w. N.; OVG für das Land Schleswig-Holstein, Urteil vom 27. April 2006 - 4 LB 7/05 -, NordÖR 2006, 300).

Danach ist die Klagebefugnis des Klägers in seiner Eigenschaft als Führer eines Lastkraftwagens, der die Bundesautobahnen A 7 und A 45 in unregelmäßigen Abständen befährt und der von den streitgegenständlichen Überholverböten zum Zeitpunkt der Klageerhebung mindestens einmal konkret betroffen war, zu bejahen, weil nicht offensichtlich ist, dass die von ihm behaupteten Rechte nicht bestehen oder ihm nicht zustehen können.

Der Kläger wird durch einen Teil der zulässigerweise angegriffenen Überholverböte für Lastkraftwagen auch tatsächlich in seinen Rechten verletzt, da die tatbestandlichen Voraussetzungen für die Anordnung einer solchen Beschränkung des fließenden Verkehrs gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 9 Satz 2 StVO nicht vorliegen. Im Einzelnen handelt es sich um die Überholverböte auf der Bundesautobahn A 7 in den Streckenabschnitten von km 328,1 bis km 331,0 und von 555,0 bis km 574,5 in Fahrtrichtung Süden sowie von km 535,0 bis km 533,1 in Fahrtrichtung Norden und um die Überholverböte auf der Bundesautobahn A 45 von km 156,9 bis km 162,5 in Fahrtrichtung Süden sowie von km 183,5 bis km 177,5 und von km 176,5 bis km 173,5 in nördliche Fahrtrichtung. Insoweit ist die Klage auf Aufhebung dieser verkehrsbeschränkenden Maßnahmen begründet.

Rechtsgrundlage für die Anordnung von Überholverböten für Lastkraftwagen ist § 45 StVO. Gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die zuständigen Straßenverkehrsbehörden, für die Autobahnen im Land Hessen das Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (§ 11 Abs. 1 Nr. 1 der Verordnung zur Bestimmung straßenverkehrsrechtlicher Zuständigkeiten vom 12. November 2007 -

GVBl. I S. 800 - StVRZustVO), „... die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken.“ Hieran hat sich mit der Anfügung des Abs. 9 in § 45 StVO durch die Verordnung vom 7. August 1997 (BGBl. I S. 2028) nichts geändert. Aus Wortlaut und Systematik der Vorschriften ergibt sich, dass § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO, der spezielle im Folgenden noch näher zu erörternde Bestimmungen für Beschränkungen des fließenden Verkehrs trifft, die allgemeine Ermächtigungsgrundlage des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO zwar modifiziert und konkretisiert, aber nicht ersetzt, mit der Folge, dass auch Maßnahmen im Regelungsbereich des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO prinzipiell im Ermessen der zuständigen Straßenverkehrsbehörden liegen, sofern die dort bestimmten tatbestandlichen Voraussetzungen vorliegen (so: BVerwG, Urteil vom 5. April 2001 - 3 C 23.00 -, NJW 2001, 3139 = NZV 2001, 528 = VerkMitt 2002 Nr. 8 = VRS 101, 473 = Buchholz 442.141 § 45 StVO Nr. 41).

§ 45 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 9 Satz 2 StVO setzt für Beschränkungen des fließenden Verkehrs eine Gefahrenlage voraus, die - erstens - auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist, und - zweitens - das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter - hier insbesondere Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer sowie öffentliches und privates Sacheigentum - erheblich übersteigt. Für die Annahme einer derartigen konkreten Gefahrenlage steht der zuständigen Straßenverkehrsbehörde eine sog. Einschätzungsprärogative zu (BVerwG, Urteil vom 5. April 2001 - 3 C 23.00 -, a. a. O.; Urteil vom 21. Januar 1999 - 3 C 9.89 -, NJW 1999, 2056 = DAR 1999, 184 = NZV 1999, 309 = VerkMitt 1999 Nr. 66 = VRS 98, 455 = Buchholz 442.151 § 45 StVO Nr. 38).

Dabei kann es im Rahmen dieses Verwaltungsstreitverfahrens dahingestellt bleiben, ob und inwieweit die Straßenverkehrsbehörden zur Anordnung von Beschränkungen des fließenden Verkehrs durch Überholverbote für Lastkraftwagen auf allgemeine Bewertungsmodelle, wie z. B. auf die Studie der PTV AG zurückgreifen können, mit denen Autobahnabschnitte auf die Notwendigkeit von Überholverboten für Lastkraftwagen untersucht worden sind (kritisch hierzu: die Ausarbeitung des Klägers vom Mai 2003, Kommentar zur „Erarbeitung von Steuerungskriterien für die Integration



von LKW-Überholverböten in bestehende und zukünftige Anlagen der Verkehrsbeeinflussung“ der PTV AG vom Januar 2000). Der Beklagte hat im Verlauf des Berufungsverfahrens zur Beurteilung der konkreten Gefahrenlagen auf den von der verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 umfassten Autobahnabschnitten weiter vorgetragen und insbesondere zusätzliche Angaben zu den strecken- und verkehrsbezogenen Verhältnissen bezüglich der den Streitgegenstand bildenden Streckenabschnitte gemacht. Diese Angaben und Daten gewährleisten eine ausreichend sichere Grundlage für eine sachgerechte Beurteilung der Sach- und Rechtslage durch das Berufungsgericht, ohne dass es daneben einer näheren Auseinandersetzung mit dem Inhalt der Studien der PTV AG vom Januar 2000 und vom Juni 2003 bedarf. Maßgebend für die rechtliche Beurteilung einer verkehrsbehördlichen Anordnung gemäß § 45 Abs. 1 i. V. m. Abs. 9 StVO sind nämlich die Verhältnisse im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung des Tatsachengerichts, hier also des Berufungsgerichts.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts richtet sich der maßgebliche Zeitpunkt der Beurteilung der Rechtmäßigkeit eines angefochtenen Verwaltungsakts nicht nach dem Prozessrecht, sondern nach dem jeweiligen materiellen Recht. Dabei gilt die Regel, dass bei Verwaltungsakten ohne Dauerwirkung die Sachlage im Zeitpunkt der letzten Verwaltungsentscheidung maßgebend ist; bei Verwaltungsakten mit Dauerwirkung hingegen sind - je nach dem zeitlichen Umfang des Aufhebungsbegehrens - auch spätere Veränderungen der Sachlage bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung des Tatsachengerichtes zu berücksichtigen. Letzteres gilt auch für verkehrsregelnde Dauerverwaltungsakte wie die hier streitigen Überholverbote für Lastkraftwagen, denn dem Straßenverkehrsrecht lässt sich keine von der genannten Regel abweichende Aussage entnehmen (BVerwG, Urteil vom 5. April 2001 - 3 C 23.00 -, a. a. O.; Urteil vom 27. Januar 1993 - 11 C 35.92 -, a. a. O., mit zahlreichen weiteren Nachweisen).

Welche die Sicherheit und Ordnung des (fließenden) Verkehrs beeinflussenden Faktoren als besondere örtliche Verhältnisse im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO in

Betracht kommen, ist in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ebenfalls grundsätzlich geklärt.

Danach sind solche besonderen örtlichen Verhältnisse beispielsweise dann anzunehmen, wenn eine Bundesautobahn den „Charakter einer innerstädtischen Schnellstraße“ angenommen hat, auf der unterschiedliche Verkehrsströme zusammengeführt und getrennt werden und wo deshalb eine erhöhte Unfallgefahr vorliegen kann, oder wenn der Streckenverlauf durch eng aufeinanderfolgende Autobahnkreuze bzw. Autobahndreiecke und eine Vielzahl von sonstigen Ab- und Zufahrten geprägt wird (siehe hierzu: BVerwG, Urteil vom 13. Dezember 1979 - 7 C 46.78 -, BVerwGE 59, 221 = NJW 1980, 1640 = VkB 1980, 237 = VRS 58, 319 = Buchholz 442.151 § 45 StVO Nr. 6; Urteil vom 5. April 2001 - 3 C 23.00 -, a. a. O.). Neben diesen die Streckenführung betreffenden Faktoren hat das Bundesverwaltungsgericht aber auch die Bedeutung der Verkehrsbelastung der betroffenen Strecke herausgestellt. So kommt es maßgeblich auch auf die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, die mit dem sog. DTV-Wert dargestellt wird, und auf den Anteil des Schwerlastverkehrs an (vgl.: BVerwG, Urteil vom 5. April 2001 - 3 C 23.00 -, a. a. O.). Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kann eine besondere Verkehrsbelastung aber auch für sich allein die Gefahren begründen, die verkehrsregelnde bzw. verkehrsbeschränkende Maßnahmen rechtfertigen (so: BVerwG, Beschluss vom 4. Juli 2007 - 3 B 79.06 -, NJW 2007, 3015 = DAR 2007, 662 = NZV 2007, 643 = Buchholz 442.151 § 45 StVO Nr. 43).

Die zweite tatbestandliche Voraussetzung des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO, dass die vorzufindende Gefahrenlage das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigen muss, ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dann erfüllt, wenn alsbald mit an Gewissheit grenzender Wahrscheinlichkeit vermehrt Schadensfälle eintreten würden, sähe die zuständige Straßenverkehrsbehörde von jeglicher gefahrvermindernden Tätigkeit ab. Dabei kommt es nicht darauf an, ob für vergleichbare Autobahnabschnitte ähnliche oder andere Unfallzahlen zu verzeichnen sind. Entscheidend ist vielmehr, ob gerade bezogen auf den Streckenabschnitt, für den die angegriffene Verkehrsbeschränkung gilt, eine

entsprechende konkrete Gefahr besteht (BVerwG, Beschluss vom 4. Juli 2007 - 3 B 79.06 -, a. a. O.; Urteil vom 5. April 2001 - 3 C 23.00 -, a. a. O.).

Zwar setzt die Annahme einer konkreten Gefahrenlage dabei vor allem eine sorgfältige Prüfung der örtlichen Verkehrssituation voraus. Der Ermittlung eines detaillierten Unfallhäufigkeits-Prozentsatzes oder vertiefter Ermittlungen zu der Frage, wie hoch der Anteil an feststellbaren bzw. zu erwartenden Unfällen konkret ist, der ausschließlich oder überwiegend auf eine bestimmte Ursache zurückzuführen ist, bedarf es jedoch nicht. Dies folgt bereits aus der schlichten Erfahrung, dass insbesondere Unfälle auf Autobahnen ganz überwiegend auf mehreren zusammenwirkenden Ursachen beruhen, die in ihren Beiträgen zum Unfallgeschehen nicht oder nur äußerst schwer zu qualifizieren sind (so: BVerwG, Urteil vom 5. April 2001 - 3 C 23.00 -, a. a. O., m. w. N.).

An diesen rechtlichen Maßstäben gemessen liegen die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 9 Satz 2 StVO für die vorstehend genannten Streckenabschnitte der Bundesautobahnen A 7 und A 45 nicht vor. Im Einzelnen ergibt sich Folgendes:

Für den Streckenabschnitt der Bundesautobahn A 7 zwischen km 324,0 und km 331,0 in Fahrtrichtung Würzburg, den der Kläger nach seinem ausdrücklichen Hinweis in der mündlichen Verhandlung nur in den Bereichen zwischen km 323,9 und km 327,0 sowie zwischen km 328,1 und km 331,0 angreift, ist der Rubrik „Bemerkungen“ der Zusammenstellung aller Abschnitte, auf denen aufgrund der verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 des Beklagten ein Überholverbot für Lastkraftwagen angeordnet wurde, zu entnehmen, dass der Beklagte diese verkehrsbeschränkende Maßnahme deshalb für gerechtfertigt hält, weil dieser Bereich durch Steigungen und Gefälle geprägt sei und eine hohe Kurvigkeit aufweise. Nach dem vom Beklagten im Berufungsverfahren vorgelegten Datensatz liegt die Steigungsrate des gesamten Streckenabschnitts von km 324,0 bis km 331,0 bei 3,0 % bzw. bei 3,1 %; zudem ist der gesamte Streckenabschnitt sowohl hinsichtlich aller Kraftfahrzeuge als auch bezüglich des Schwerlastverkehrs mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t durch eine hohe Verkehrsbelastung charakterisiert. Mit einem auf das Jahr 2005 bezogenen DTV-Wert von 33.850 Kraftfahrzeugen und einem DTV-Wert für den Schwerlastverkehr

(= LKW > 3,5 t) von 4.550 Fahrzeugen, betrug der Anteil des Schwerlastverkehrs im Jahr 2005 danach auf diesem Autobahnabschnitt 13,4 %. Gegenüber den durchschnittlichen DTV-Werten des Jahres 2005 für das gesamte Autobahnnetz der Bundesrepublik Deutschland von 23.820 Fahrzeugen insgesamt und 3.340 Lastkraftwagen über 3,5 t, zeichnet sich dieser Streckenabschnitt der Bundesautobahn A 7 somit durch eine um insgesamt 42,1 % höhere Verkehrsmenge und um eine um 36,2 % höhere Belastung durch schwere Lastkraftwagen aus. Trotz dieser starken Verkehrsbelastung des gesamten Abschnitts ist die Anordnung eines Überholverbots für Lastkraftwagen jedoch nur im Bereich von km 324,0 bis km 327,0 gerechtfertigt, da nur in diesem Abschnitt die Tatbestandsvoraussetzung einer konkreten Gefahrenlage festzustellen ist. Insoweit wird auf die nachfolgenden Entscheidungsgründe verwiesen.

Für den vom Kläger angefochtenen Teilbereich zwischen km 328,1 und km 331,0 ist eine konkrete Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO nach den vom Beklagten vorgelegten Daten hingegen nicht anzunehmen. Dies folgt aus der darin angegebenen Unfallrate als fahrleistungsbezogene Kenngröße des Unfallgeschehens (Unfälle pro 1 Mio. Kraftfahrzeug-km und Jahr). Bei den Unfällen mit Personenschäden und schwerwiegenden Sachschäden unter LKW-Beteiligung lag diese Rate im Zeitraum von 2001 bis 2003, also vor Anordnung des streitgegenständlichen Überholverbots für Lastkraftwagen bzw. vor Aufstellung entsprechender Verkehrszeichen auf diesem Autobahnabschnitt nach den Angaben des Beklagten bei 0,039. Der Vergleichswert für das gesamte Bundesautobahnnetz im Land Hessen lag im selben Zeitraum danach aber bei 0,046, also deutlich höher. Eine Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt, ist danach für diesen Streckenabschnitt nicht feststellbar. Etwas anderes folgt auch nicht aus dem Umstand, dass die Rate für schwere Unfälle mit LKW-Beteiligung auf diesem Abschnitt nach Einführung des Überholverbots für Lastkraftwagen in den Jahren 2005 bis 2007 auf 0,029 zurückgegangen und in diesem Zeitraum unter den Vergleichswert des gesamten hessischen Autobahnnetzes von 0,039 gesunken ist. Abgesehen davon, dass die konkrete Anzahl der Unfälle mit Personenschäden und schwerwiegenden Sachschäden unter Beteiligung von Lastkraftwagen von insgesamt vier im Zeitraum von 2001 bis 2003 auf drei in den Jahren von 2005 bis 2007, also nur

ganz geringfügig gesunken ist, lässt sich die tatbestandliche Voraussetzung eines erheblich erhöhten Gefahrenrisikos nicht damit belegen, dass eine Verringerung der Rechtsgutbeeinträchtigungen bewirkt werden konnte. Die Tatbestandsvoraussetzung eines erhöhten Gefahrenrisikos im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO setzt vielmehr eine Lage voraus, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt. Aus den tatsächlichen Auswirkungen einer verkehrsbeschränkenden Maßnahme lassen sich hingegen keine Rückschlüsse auf das Vorliegen einer solchen besonderen Gefahrenlage vor Anordnung einer solchen Maßnahme gewinnen. Sie haben allein Bedeutung für die Beurteilung der Frage, ob die verkehrsbehördliche Anordnung geeignet ist, ein erheblich erhöhtes Gefahrenrisiko zu beseitigen bzw. wesentlich zu verringern. Auf diese Frage ist an dieser Stelle jedoch nicht näher einzugehen.

Die tatbestandlichen Voraussetzungen für die Anordnung eines zeitlich beschränkten Überholverbots für Lastkraftwagen auf dem Streckenabschnitt zwischen km 555,0 und km 574,5 der Bundesautobahn A 7 in Fahrtrichtung Würzburg liegen ebenfalls nicht vor.

Dieser 19,5 km lange Streckenabschnitt weist nach den Angaben des Beklagten neben einer relativ geringen Steigung von 0,6 % bis 2,1 % auch nur eine relativ geringe Verkehrsstärke auf, die hinsichtlich aller Kraftfahrzeuge im Jahr 2005 um 12,3 % unter dem Bundesdurchschnitt lag. Der Anteil der Lastkraftwagen über 3,5 t lag im selben Zeitraum mit einem DTV-Wert von 3.500 Fahrzeugen zwar um 4,8 % höher als auf dem übrigen Autobahnnetz des Bundesgebietes, aber auch hier betrug die Rate der schweren Unfälle mit Personen- und schwerwiegenden Sachschäden und LKW-Beteiligung mit 0,025 deutlich unter dem Vergleichswert für das hessische Autobahnnetz mit einer Rate von 0,046. Eine Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt, ist deshalb auch für diesen Autobahnabschnitt nicht gegeben. Auch in der verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 des Beklagten vom 3. Juni 2004 sind Anhaltspunkte hierfür nicht zu finden. Die Anordnung eines LKW-Überholverbotes auf diesem Streckenabschnitt der Bundesautobahn A 7 steht daher mit den gesetzlichen

Anforderungen für eine derartige verkehrsbeschränkende Maßnahme ebenfalls nicht in Einklang.

Gleiches gilt für den Streckenabschnitt von km 535,0 bis km 533,1 in Fahrtrichtung Norden der Bundesautobahn A 7. Dieser Abschnitt im Bereich der Anschlussstelle Niederaula weist außer einer Steigung von 2,2 % keine besonderen örtlichen Verhältnisse auf. Die tägliche Verkehrsstärke auf diesem Abschnitt lag im Bezugsjahr 2005 mit 21.100 Kraftfahrzeugen insgesamt um 11,4 % und mit 3.100 Lastkraftwagen über 3,5 t um 7,2 % unter dem Bundesdurchschnitt. Zwar betrug der Anteil des Schwerlastverkehrs in diesem Bereich 14,7 %, eine konkrete Gefahrenlage, insbesondere eine erhöhte Unfallhäufigkeit war jedoch nicht zu verzeichnen. Nach den Angaben des Beklagten für das Jahr 2005 betrug die Unfallrate mit LKW-Beteiligung bei den Unfällen mit Personen- und schweren Sachschäden 0,042 und lag damit geringfügig unter dem hessischen Vergleichswert. Daraus lässt sich eine das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigenden Gefahrenlage nicht ableiten.

Auch für die aufgrund der verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 vom 3. Juni 2004 eingeführten LKW-Überholverbote auf der Bundesautobahn A 45 ist diese gesetzliche Voraussetzung nicht erfüllt. Für den Abschnitt in Fahrtrichtung Süden von km 156,9 bis km 162,5 ist das Überholverbot für Lastkraftwagen nach den „Bemerkungen“ in der Anordnung Nr. 33/04 wegen des Unfallgeschehens angeordnet worden. Diese Begründung wird durch die vom Beklagten im Berufungsverfahren vorgelegten Daten trotz der sehr hohen Verkehrsstärke auf diesem Abschnitt mit einem Anteil des Schwerlastverkehrs von 52,7 % über dem Vergleichswert des Jahres 2005 für das gesamte Bundesautobahnnetz jedoch nicht bestätigt. Die Rate der Unfälle mit Personen- und schwerwiegenden Sachschäden lag danach insgesamt im Zeitraum 2001 bis 2003 bezüglich dieses Abschnitts der Bundesautobahn A 45 mit 0,127 deutlich unter dem Vergleichswert für das Land Hessen, der nach den Angaben des Beklagten in diesem Zeitraum bei 0,169 lag. Dies trifft auch auf die Rate der schweren Unfälle mit LKW-Beteiligung zu, die mit einem Wert von 0,037 ebenfalls deutlich unterhalb des Vergleichswerts von 0,046 lag.

Ein ähnliches Unfallgeschehen für den Zeitraum von 2001 bis 2003 lässt sich dem vom Beklagten vorgelegten Datenmaterial für den Streckenabschnitt im Bereich des Gießener Südkreuzes und der Anschlussstelle Gießen-Lützellinden der Bundesautobahn A 45 entnehmen, wo aufgrund der verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 ein von 12.00 bis 20.00 Uhr befristetes Überholverbot für Lastkraftwagen in Fahrtrichtung Norden zwischen km 183,4 und km 177,5 sowie zwischen km 176,5 und km 173,5 zusätzlich neu eingeführt wurde. Nach der vorgelegten Datenaufstellung lagen die Unfallraten auch auf diesem stark verkehrsbelasteten Streckenabschnitt im Zeitraum vor der Anordnung des Überholverbots für Lastkraftwagen im Bereich des Vergleichswerts für das hessische Autobahnnetz bzw. darunter. Die Rate der Unfälle mit Personen- und schwerwiegenden Sachschäden insgesamt lag danach in den Jahren 2001 bis 2003 bei 0,109; die vergleichbare Rate mit Beteiligung von Lastkraftwagen bei 0,045. Eine besondere Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO, die zur Anwendung einer beschränkenden Maßnahme für den fließenden Verkehr berechtigt, ist somit auch hier nicht erkennbar.

Die tatbestandlichen Voraussetzungen gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 9 Satz 2 StVO für Beschränkungen des fließenden Verkehrs, insbesondere eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt, sind somit für die vorstehend angeführten, von der verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 des Beklagten umfassten Streckenabschnitte der Bundesautobahnen A 7 und A 45 nicht erfüllt. Ihre Anordnung durch den Beklagten ist rechtswidrig und verletzt den Kläger in seinen Rechten als Verkehrsteilnehmer. Die durch entsprechende Verkehrszeichen verkörperten Überholverbote für Lastkraftwagen sind aufzuheben (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Daraus folgt zwangsläufig auch die Verpflichtung des beklagten Landes zur Entfernung der jeweiligen Verkehrszeichen auf den betroffenen Autobahnabschnitten, ohne dass dies eines entsprechenden ausdrücklichen Ausspruchs durch das Gericht gemäß § 113 Abs. 1 Satz 2 VwGO bedarf (siehe hierzu: Hess. VGH, Urteil vom 31. März 1999 - 2 UE 2346/96 -, a. a. O.).

Nicht begründet ist die Anfechtungsklage des Klägers, soweit sie die übrigen von der verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 des Beklagten vom 3. Juni 2004 erfassten

Abschnitte der Bundesautobahn A 7 betrifft. Für diese Autobahnabschnitte sind die rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Überholverböten für Lastkraftwagen über einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 9 Satz 2 StVO erfüllt.

Auch dies ergibt sich aus dem vom Beklagten im Berufungsverfahren vorgelegten Datenmaterial. Danach ist die Risikoabschätzung des beklagten Landes, auf diesen Streckenabschnitten der Bundesautobahn A 7 habe vor Einführung der Überholverböte für Lastkraftwagen aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse, insbesondere aufgrund der topographischen Gegebenheiten, der Streckenführung sowie der Verkehrsbelastung eine Gefahrenlage bestanden, die nach den ermittelten Unfallraten das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung insbesondere von Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer und von öffentlichem und privatem Eigentum erheblich übersteigt, rechtlich nicht zu beanstanden. Neben einer relativ starken Steigung von teilweise bis zu 6 % zeichnen sich diese Streckenabschnitte der Bundesautobahn A 7 sämtlich durch eine starke Verkehrsbelastung, insbesondere durch Schwerlastverkehr und eine Unfallrate mit LKW-Beteiligung bei Personen- und schwerwiegenden Sachschäden aus, die im Bezugszeitraum 2001 bis 2003, also vor Anordnung der streitbefangenen LKW-Überholverböte, deutlich über dem Vergleichswert für das Bundesautobahnnetz im Land Hessen lag.

Für den vom Klageantrag erfassten Streckenabschnitt der Bundesautobahn A 7 in Fahrtrichtung Süden zwischen km 324,0 und km 331,0 hat der Beklagte - anders als nach den vorstehenden Ausführungen für den nachfolgenden Streckenabschnitt zwischen km 323,9 und km 327,0 - das Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 9 Satz 2 StVO in rechtlich zulässiger Weise angenommen. Dieser stark verkehrsbelastete Abschnitt mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 13,4 % ist nach den „Bemerkungen“ in der Zusammenstellung aller Abschnitte, bei denen aufgrund der verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 des Beklagten ein LKW-Überholverbot eingeführt worden ist, durch Steigungen und Gefälle geprägt und weist eine hohe Kurvigkeit auf. Die aus der hohen Verkehrsbelastung, die nach den Angaben des Beklagten im Bezugsjahr 2005



insgesamt um 42,1 % und beim Schwerlastverkehr über 3,5 t um 36,2 % über dem Vergleichswert des Bundesautobahnnetzes lag, resultierende Gefahrenlage wird in der Rate der schweren Unfälle vor Anordnung des LKW-Überholverbotes deutlich. Diese lag im Zeitraum 2001 bis 2003 auf diesem Streckenabschnitt insgesamt bei 0,226 (Vergleichswert für das Land Hessen: 0,197) und bei den schweren Unfällen mit LKW-Beteiligung bei 0,096 (Vergleichswert für das Land Hessen: 0,046). Die Annahme einer besonderen Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO ist damit nach Ansicht des erkennenden Senats begründet.

Dies gilt in besonderem Maße auch für den Streckenabschnitt in Fahrtrichtung Süden zwischen km 334,8 und km 337,8. Dieser 3 km lange Abschnitt der Bundesautobahn A 7 weist eine Steigung zwischen 2 % und 6 % auf. Die Verkehrsbelastung lag hier im Jahr 2005 doppelt so hoch wie der Vergleichswert für das gesamte Bundesautobahnnetz; der DTV-Wert für Lastkraftwagen über 3,5 t lag mit 5.100 Fahrzeugen sogar um 52,7 % darüber. Nach den „Bemerkungen“ zur verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 vom 3. Juni 2004 hielt der Beklagte die Anwendung eines LKW-Überholverbotes in diesem Streckenabschnitt für erforderlich, weil vor diesem Streckenbereich die Anschlussstelle Malsfeld liegt, an der nach der kompletten Anbindung eines neuen Gewerbegebietes ein hohes LKW-Aufkommen erwartet wurde. Bereits im Zeitraum 2001 bis 2003 ist für diesen Autobahnabschnitt eine Unfallrate unter LKW-Beteiligung und mit Personen- und schwerwiegenden Sachschäden ermittelt worden, die dem Vergleichswert des Bundesautobahnnetzes von 0,46 entsprach. Trotz dieser vor Anordnung eines LKW-Überholverbotes gegenüber dem Vergleichswert nicht erhöhten Unfallrate ist die Annahme einer konkreten Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO vor dem Hintergrund der den zuständigen Straßenverkehrsbehörden vom Gesetzgeber eingeräumten Einschätzungsprärogative rechtlich nicht zu beanstanden. Nach der insoweit auf eine Vertretbarkeitskontrolle beschränkten Prüfungscompetenz des Gerichtes ist es nämlich rational nachvollziehbar, wenn das beklagte Land nach den „Bemerkungen“ in den verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 vom 3. Juni 2004 die Einführung eines Überholverbotes für Lastkraftwagen in diesem Abschnitt der Bundesautobahn A 7 deshalb für erforderlich gehalten hat, weil sie in der Zukunft mit einem erhöhten Anteil

des Schwerlastverkehrs durch das von der Anschlussstelle Malsfeld erschlossene neue Gewerbegebiet gerechnet hat. Die auf dieser Grundlage vorgenommene Risikoabschätzung, dass mit an Gewissheit grenzender Wahrscheinlichkeit auf diesem Autobahnabschnitt vermehrt Schadensfälle eintreten würden, sähe die zuständige Straßenverkehrsbehörde von jeglicher gefahrmindernder Tätigkeit ab (vgl.: BVerwG, Beschluss vom 4. Juli 2007 - 3 B 79.06 -, a. a. O., m. w. N.), ist durchaus plausibel und nachvollziehbar. Ein gewisses Indiz für die Richtigkeit dieser Annahme ist auch darin zu sehen, dass die Rate der Unfälle mit Personenschäden und schwerwiegenden Sachschäden auf diesem Streckenabschnitt nach Einführung des LKW-Überholverbotes (Zeitraum von 2005 bis 2007) insgesamt von 0,114 auf 0,106 zurückgegangen ist. Gleichzeitig hat sich die Rate der schweren Unfälle mit LKW-Beteiligung jedoch von 0,046 vor Einführung des streitigen LKW-Überholverbotes auf 0,061 nach Einführung dieser verkehrsbeschränkenden Maßnahme erhöht. Dies lässt einerseits auf den von der beklagten Behörde prognostizierten Anstieg des Schwerlastverkehrs auf diesem Autobahnabschnitt schließen, andererseits steht diese Entwicklung bei den schweren Unfällen mit LKW-Beteiligung der Risikoabschätzung der Behörde nicht entgegen. Denn aus der Tatsache, dass bei dieser Art von Unfällen nach Einführung des LKW-Überholverbotes kein Rückgang der Unfallrate wie bei der Gesamtzahl der schweren Unfälle auf diesem Streckenabschnitt, sondern ein Anstieg festzustellen ist, lässt nicht den Schluss auf eine Fehleinschätzung der konkreten Gefahrenlage durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde des beklagten Landes zu. Im Gegenteil kann nicht ausgeschlossen werden, dass ohne ein Eingreifen der Straßenverkehrsbehörde durch eine Beschränkung des fließenden Verkehrs aufgrund der vom Beklagten zugrunde gelegten Steigerung des Schwerlastverkehrs über den im Jahr 2005 festgestellten DTV-Wert von 5.100 Lastkraftwagen hinaus für diesen Autobahnabschnitt eine noch höhere Rate an schweren Unfällen mit LKW-Beteiligung zu verzeichnen gewesen wäre als die für den Zeitraum 2005 bis 2007 festgestellte Rate von 0,061. Zur Beurteilung der Frage, ob bei diesem Anstieg der Unfallrate mit LKW-Beteiligung die Anordnung eines Überholverbotes für Lastkraftwagen eine geeignete Maßnahme ist, wird auf die nachfolgenden Urteilsgründe verwiesen.

Eine Gefahrenlage, die aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter, d. h. insbesondere Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer sowie öffentliches und privates Sacheigentum erheblich übersteigt, besteht jeweils auch auf den Streckenabschnitten der Bundesautobahn A 7 in Fahrtrichtung Süden zwischen km 347,5 und km 348,5 sowie zwischen km 351,3 und km 352,5.

Diese beiden von der verkehrsbehördlichen Anordnung des Beklagten vom 3. Juni 2004 umfassten Autobahnabschnitte schließen an ein bereits bestehendes Überholverbot für Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t zwischen km 348,5 und km 351,3 an und weisen sowohl aufgrund ihrer Streckenführung als auch nach ihrer Verkehrsbelastung besondere örtliche Verhältnisse auf. Nach der verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 des Beklagten vom 3. Juni 2004 sind diese beiden Streckenabschnitte „sehr unübersichtlich“. Zudem weist der Abschnitt von km 347,5 bis km 348,5 mit 2,3 % eine nicht unerhebliche Steigung auf. Mit einer täglichen Verkehrsstärke, die im Jahr 2005 um 46,1 % über dem Durchschnitt des gesamten Bundesautobahnnetzes lag und bei einem gleichzeitigen LKW-Anteil von 13,8 % (= 43,7 % über Bundesdurchschnitt) besteht auch eine weit überdurchschnittliche Verkehrsbelastung mit der Folge einer hohen Unfallrate auf diesen beiden Autobahnabschnitten. So lag die Unfallrate vor Einführung der LKW-Überholverbote in den Jahren 2001 bis 2003 bei den schweren Unfällen mit LKW-Beteiligung bei 0,075 bzw. bei 0,105 und damit deutlich über dem Vergleichswert des Bundesautobahnnetzes in Hessen. Die tatbestandlichen Voraussetzungen für die Anordnung von LKW-Überholverboten sind daher auch für diese Streckenabschnitte eindeutig gegeben.

Nichts anderes folgt auch aus der Tatsache, dass die Rate der schweren Unfälle mit LKW-Beteiligung nach Einführung des Überholverbotes in den Jahren 2005 bis 2007 nach den vom beklagten Land vorgelegten Daten für den Streckenabschnitt von km 347,5 bis km 348,5 nicht gesunken, sondern von 0,075 auf 0,125 gestiegen ist. Insoweit gelten auch hier die vorstehend zum Streckenabschnitt von km 334,8 bis km 337,8 der Bundesautobahn A 7 gemachten Ausführungen entsprechend. Der reale Anstieg einer Unfallrate trotz Einführung einer verkehrsbeschränkenden Maßnahme wie

der Anordnung eines Überholverbots für Lastkraftwagen steht der Annahme einer das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigenden, konkreten Gefahrenlage grundsätzlich nicht entgegen. Der Anstieg einer Unfallrate nach Einführung einer verkehrsbeschränkenden Maßnahme ist kein hinreichender Beleg dafür, die anordnende Behörde habe die ihr vom Gesetzgeber in § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO eingeräumte Einschätzungsprärogative bei der Beurteilung einer bestehenden Gefahrenlage fehlerhaft ausgeübt; vielmehr wird die Einschätzung der Straßenverkehrsbehörde, dass mit an Gewissheit grenzender Wahrscheinlichkeit vermehrt Schadensfälle eintreten würden, sähe sie von jeglicher gefahr mindernden Tätigkeit ab, durch die reale Entwicklung der Unfallzahlen - unabhängig von der Frage der Geeignetheit der im konkreten Fall angeordneten Maßnahme - gewissermaßen gerade bestätigt.

Auch für den Streckenabschnitt von km 561,0 bis km 558,5 in Fahrtrichtung Norden der Bundesautobahn A 7 ist die Anordnung eines LKW-Überholverbotes in rechtlich nicht zu beanstandender Weise erfolgt. Die tatbestandlichen Voraussetzungen gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 9 Satz 2 StVO liegen auch hier vor.

Zwar weist dieser Abschnitt der Bundesautobahn A 7 mit einem DTV-Wert von 21.500 Kraftfahrzeugen im Bezugsjahr 2005 nur eine unterdurchschnittliche Verkehrsstärke auf, die 9,7 % unter dem Durchschnitt des Verkehrsaufkommens aller bundesdeutschen Autobahnen lag. Auch der Anteil der Lastkraftwagen über 3,5 t lag um 7,2 % unter dem Bundesdurchschnitt. Dennoch ist ein Eingreifen des Beklagten auch hier gerechtfertigt. In den „Bemerkungen“ der verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 vom 3. Juni 2004 wird darauf hingewiesen, dass im Bereich der Anschlussstelle Fulda (km 559,2) sehr viele Lastkraftwagen auf die Autobahn auffahren und es aufgrund der dadurch veranlassten häufigen Spurwechsel der sich bereits auf der Autobahn im fließenden Verkehr befindenden Lastkraftwagen zu Gefährdungen in diesem Streckenabschnitt mit nur zwei Fahrstreifen komme. Diese Begründung einer konkreten Gefahrenlage wird bestätigt durch die relativ hohe Unfallrate mit Personenschäden und schwerwiegenden Sachschäden unter LKW-Beteiligung. Diese Rate lag vor Einführung des LKW-Überholverbotes in diesem Abschnitt mit 0,085 fast doppelt so hoch wie die

entsprechende durchschnittliche Unfallrate des gesamten hessischen Autobahnnetzes. Die Tatbestandsvoraussetzungen nach § 45 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 9 Satz 2 StVO liegen deshalb auch unter Berücksichtigung der den zuständigen Straßenverkehrsbehörden bei der Einschätzung einer konkreten Gefahrenlage zustehenden Einschätzungsprärogative vor. Auch hier spricht die reale Entwicklung der Rate bei den schweren Unfällen unter LKW-Beteiligung, die in den Jahren 2005 bis 2007 auf 0,102 angestiegen ist, nicht für eine fehlerhafte Einschätzung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Beklagten bezüglich einer bestehenden, das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigenden konkreten Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO auf diesem Autobahnabschnitt.

Der Abschnitt zwischen km 551,5 und km 548,5 der Bundesautobahn A 7 in Fahrtrichtung Norden ist in einem hohen Maß mit Schwerlastverkehr belastet. Der DTV-Wert im Jahr 2005 lag auf diesem zweistreifigen Autobahnabschnitt bei 3.100; dies entspricht einem LKW-Anteil von 15,8 %. Die konkrete Gefahrenlage aus dieser starken Verkehrsbelastung mit Schwerlastverkehr wird in der Rate der Unfälle mit Personen- und schwerwiegenden Sachschäden deutlich. Bei den Unfällen mit LKW-Beteiligung lag diese Rate in den Jahren 2001 bis 2003 mit 0,137 fast dreimal so hoch wie der Vergleichswert für das Bundesland Hessen mit 0,046. Die Einschätzung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Beklagten, eine auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführende konkrete Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO liege auch bezüglich dieses Streckenabschnitts der Bundesautobahn A 7 vor, ist deshalb ebenfalls rechtlich nicht zu beanstanden.

Dies gilt gleichermaßen für den Abschnitt der Bundesautobahn A 7 zwischen km 362,7 und km 357,2 in Fahrtrichtung Norden. Mit der Anordnung eines Überholverbots für Lastkraftwagen auf diesem Streckenabschnitt wird ein bereits bestehendes LKW-Überholverbot zwischen km 357,2 und km 354,5 in nördliche Richtung verlängert. Die Klage, mit der nach der Klageschrift vom 22. August 2005 zunächst nur der Streckenabschnitt von km 358,8 bis km 357,2 erfasst und die in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat auf den Streckenabschnitt von km 362,7 bis km 357,2 erweitert wurde, kann auch insoweit keinen Erfolg haben.

Unabhängig von der Frage, ob die Klage hinsichtlich dieser erst in der mündlichen Verhandlung erklärten Erweiterung fristgerecht und damit zulässig ist, ist das Überholverbot auch für diesen Streckenabschnitt der Bundesautobahn A 7 jedenfalls rechtmäßig angeordnet worden. Das Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 9 Satz 2 StVO für diesen Autobahnabschnitt im Bereich der Anschlussstelle Bad Hersfeld ergibt sich ebenso wie für den Abschnitt in der Gegenrichtung (siehe oben: Streckenabschnitt von km 347,5 bis km 352,5) aus streckenbezogenen Faktoren sowie aus der starken Verkehrsbelastung. Nach der verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 des Beklagten vom 3. Juni 2004 sowie dem vorgelegten Datenmaterial lag der DTV-Wert auf dieser unübersichtlichen Strecke im Jahr 2005 bei 34.800 Kraftfahrzeugen insgesamt und damit 46,1 % über dem Vergleichswert für das bundesdeutsche Autobahnnetz. Der Anteil des Schwerlastverkehrs über 3,5 t lag um 43,7 % über diesem Vergleichswert (DTV-Wert: 4.800). Bei dieser überdurchschnittlichen Verkehrsbelastung betrug die Rate der Unfälle mit Personen- und schwerwiegenden Sachschäden unter LKW-Beteiligung in den Jahren 2001 bis 2003, also vor Anordnung eines Überholverbots für Lastkraftwagen, 0,051 und lag damit über dem Vergleichswert für das gesamte Autobahnnetz im Bundesland Hessen. Die Tatbestandsvoraussetzung einer konkreten, das allgemeine Risiko erheblich übersteigenden Gefahrenlage ist somit auch für diesen Autobahnabschnitt erfüllt.

Die Abschnitte zwischen km 320,0 und km 314,8 und zwischen km 308,5 bis km 303,0 in Fahrtrichtung Norden der Bundesautobahn A 7 sind jeweils geprägt durch zum Teil starke Steigungen von 2,4% bzw. von 3,0 bis 5,0 % bei einer gleichzeitigen starken Verkehrsbelastung mit einem Anteil des Schwerlastverkehrs von 15,2 % bzw. 15,7 % im Jahr 2005. Die Verkehrsbelastung dieser Streckenabschnitte der Bundesautobahn A 7 durch den Schwerlastverkehr lag somit um 55,7 % bzw. um 70,7 % über dem Vergleichswert für das gesamte bundesdeutsche Autobahnnetz. Bei einer auch im Übrigen überdurchschnittlichen Verkehrsbelastung von 43,6 % bzw. 52,4 % über dem Vergleichswert für den Kraftfahrzeugverkehr insgesamt lag auch die Unfallrate dieser beiden Abschnitte der Bundesautobahn A 7 vor Einführung der hier streitigen LKW-Überholverbote signifikant über den entsprechenden Vergleichswerten: In den Jahren

2001 bis 2003 betrug die Rate der Unfälle mit Personen- und schwerwiegenden Sachschäden unter Beteiligung von Lastkraftwagen 0,124 im Abschnitt von km 320,1 bis km 314,8 und 0,075 im Abschnitt von km 308,5 bis km 303,0. Der Beklagte ist daher auch für diese beiden Streckenabschnitte der Bundesautobahn A 7 zu Recht vom Bestehen einer Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 9 Satz 2 StVO ausgegangen, die eine Anordnung zur Beschränkung des fließenden Verkehrs rechtfertigt.

Den auf den vorstehend beurteilten Streckenabschnitten der Bundesautobahn A 7 aufgrund der dort bestehenden strecken- und verkehrsbezogenen Verhältnissen bestehenden Unfallgefahren ist der Beklagte in rechtlich nicht zu beanstandender Weise mit der Anordnung von Überholverböten für Lastkraftwagen entgegengetreten. Bei der Auswahl der Mittel, mit denen eine erkannte konkrete Gefahr bekämpft oder gemildert werden soll, steht der zuständigen Verkehrsbehörde ein (Auswahl-)Ermessen zu. Dabei ist allerdings der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu berücksichtigen, der dann verletzt ist, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch weniger weitgehende Anordnungen gewährleistet werden kann (vgl. hierzu: BVerwG, Urteil vom 5. April 2001 - 3 C 23.00 -, a. a. O.; Urteil vom 13. Dezember 1974 - VIII C 19.71 -, VkB1. 1975, 351 = VRS 49, 70 = Buchholz 442.151 § 45 StVO Nr. 3; OVG für das Land Schleswig-Holstein, Urteil vom 27. April 2006 - 4 LB 7/05 -, a. a. O.). Eine Verletzung dieses Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit durch den Beklagten ist entgegen der Auffassung des Klägers jedoch nicht festzustellen.

Die Anordnung von LKW-Überholverböten auf den Abschnitten der Bundesautobahn A 7, bei denen die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 9 Satz 2 StVO gegeben sind, ist weder ermessensfehlerhaft noch unverhältnismäßig. Der Erfolg dieser Verkehrsbeschränkungen und damit ihre Eignung zur Verringerung der bestehenden, von der beklagten Behörde erkannten Unfallgefahren zeigt sich zur Überzeugung des erkennenden Senats in der zum Teil deutlichen Reduzierung der Unfallentwicklung auf einigen der hier streitbefangenen Streckenabschnitte. Aber auch auf den Abschnitten, auf denen es nach den vom Beklagten vorgelegten Daten trotz Anordnung der Überholverböte für Lastkraftwagen

nicht zu einer Reduzierung, sondern zu einem Anstieg der Unfallrate mit LKW-Beteiligung gekommen ist, spricht diese Entwicklung nicht gegen die Geeignetheit dieser verkehrsbehördlichen Maßnahme.

So ist etwa der Anstieg der Unfälle mit LKW-Beteiligung und schweren Personen- und Sachschäden im Abschnitt von km 334,8 in südlicher Fahrtrichtung der Bundesautobahn A 7 von einer dem Vergleichswert für das Bundesland Hessen entsprechenden Rate von 0,046 im Zeitraum zwischen 2001 und 2003 auf eine Rate von 0,061 für die Jahre 2005 bis 2007 mit dem vom Beklagten in seiner verkehrsbehördlichen Anordnung Nr.33/04 vom 3. Juni 2004 prognostizierten Anstieg des Schwerlastverkehrs von und zu den auf die Anschlussstelle Malsfeld erschlossenen neuen Gewerbegebiet durchaus erklärlich, ohne dass diese Entwicklung zwingend auf die Ungeeignetheit des angeordneten Überholverbotes für Lastkraftwagen schließen lässt. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die absolute Zahl der Unfälle auf diesem Streckenabschnitt trotz eines verstärkten Schwerlastverkehrs, der bereits im Jahr 2005 um 52,7 % über dem Vergleichswert des bundesdeutschen Autobahnnetzes lag, sich lediglich um zwei Unfälle, nämlich von sechs auf acht erhöht hat. Ein Indiz dafür, dass dieser Anstieg der Unfälle mit LKW-Beteiligung auf den besonders starken Anteil des Schwerlastverkehrs in diesem Autobahnabschnitt zurückzuführen ist, ergibt sich auch aus der Tatsache, dass nach dem vom Beklagten vorgelegten Datenmaterial die Rate der schweren Unfälle ohne LKW-Beteiligung von 0,068 im Zeitraum vor Anordnung des Überholverbotes für Lastkraftwagen auf eine Rate von 0,046 in den Jahren danach (2005 bis 2007) gesunken ist.

Eine ähnliche Entwicklung ist auch für den Streckenabschnitt von km 347,5 bis km 348,5 in Fahrtrichtung Süden festzustellen. Zwar stieg auch hier die Rate der schweren Unfälle mit LKW-Beteiligung nach Anordnung des Überholverbotes von 0,075 auf 0,125. Allein aus dieser Entwicklung lässt sich jedoch nicht ableiten, dass diese Maßnahme zur Verlängerung eines bereits vor dem Jahr 2004 bestehenden Überholverbotes für Lastkraftwagen zwischen km 348,5 und km 351,3 zur beabsichtigten Zweckerreichung ungeeignet und nicht erforderlich ist, zumal die Verlängerung dieses bereits bestehenden LKW-Überholverbotes in südliche Richtung



von km 351,3 bis km 352,5 bei gleichen Verkehrsverhältnissen zu einem deutlichen Rückgang der Unfallrate von 0,105 auf 0,042 bei den schweren Unfällen auch mit LKW-Beteiligung geführt hat.

Für den Abschnitt von km 561,0 bis km 558,5 ergibt sich nach den vom Beklagten vorgelegten Daten ebenfalls ein Anstieg der Unfallrate mit LKW-Beteiligung nach Einführung des beklagten Überholverbotes von 0,085 im Zeitraum von 2001 bis 2003 auf 0,102 im Zeitraum von 2005 bis 2007. Aufgrund der Steigerung bei den absoluten Zahlen der LKW-Unfälle von fünf auf sechs kann jedoch nicht auf eine Ungeeignetheit des angeordneten LKW-Überholverbotes zur Bekämpfung der konkreten Gefahrenlage auf diesem Streckenabschnitt der Bundesautobahn A 7 geschlossen werden, der im Vergleich zum gesamten Autobahnnetz im Land Hessen eine hohe Unfallträchtigkeit aufweist.

Auch der Rückgang der Unfälle im Streckenabschnitt von km 320,1 bis km 314,8 ist entgegen dem Vorbringen des Klägers in der mündlichen Verhandlung nicht allein dadurch erklärbar, dass der Bereich des Autobahnkreuzes Kassel der Bundesautobahn A 7 nach der Einführung des streitigen Überholverbotes ausgebaut worden ist. Zwar kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass diese Baumaßnahme (auch) zur Verringerung der Unfallgefahren in diesem Streckenabschnitt beigetragen hat; dies rechtfertigt jedoch keineswegs die Annahme, dass vom Beklagten in diesem Abschnitt neu angeordnete Überholverbot für Lastkraftwagen, das ein bereits zuvor bestehendes Überholverbot für Kraftfahrzeuge aller Art (Zeichen 276 zu § 41 Abs. 7 Nr. 2 StVO) teilweise ersetzt hat, sei nicht geeignet, die besondere strecken- und verkehrsbezogene Gefahrenlage auf diesem Abschnitt der Bundesautobahn A 7 zu beseitigen bzw. zu vermindern.

Die Anordnung von Überholverboten für Lastkraftwagen und der mit dieser verkehrsbeschränkenden Maßnahme vom Beklagten verfolgte Zweck stehen auch in einem angemessenen Verhältnis zueinander; weniger weitgehende Beschränkungen des fließenden Verkehrs, die die Sicherheit und Leichtigkeit in gleichem Maße gewährleisten, mussten sich dem Beklagten nicht aufdrängen.

Insbesondere gilt dies für die vom Kläger als weniger belastend empfundene Anordnung einer Mindestgeschwindigkeit auf den Überholspuren. Die Anordnung einer Mindestgeschwindigkeit ist im Vergleich zu einem Überholverbot für Lastkraftwagen, insbesondere auf einem Autobahnabschnitt mit einer Anschlussstelle und nur zwei Fahrstreifen für jede Richtungsfahrbahn aber nicht nur hier, sondern grundsätzlich keine gleichwertige bzw. gleich gut geeignete Maßnahme zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs auch im Sinn eines ausreichenden Verkehrsflusses. Dies folgt bereits aus dem Umstand, dass der Schwerverkehr nach der Motorleistung der Lastkraftwagen die gemäß § 18 Abs. 5 Nr. 1 StVO zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ohne Weiteres erreichen kann und diese Geschwindigkeit aufgrund der gemäß § 57 c Abs. 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbegrenzer nahezu durchgängig als „Einheitsgeschwindigkeit“ eingehalten wird. Dies schließt es - bei Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit - nahezu aus, den vom Verordnungsgeber für Überholvorgänge vorgeschriebenen deutlichen Geschwindigkeitsüberschuss (§ 5 Abs. 2 Satz 2 StVO) zu erreichen, wobei eine Geschwindigkeitsdifferenz von 10 km/h nach der Rechtsprechung als nicht ausreichend, d. h. als im Sinne von § 5 Abs. 2 Satz 2 StVO unzulässig angesehen wird (vgl.: OLG Frankfurt am Main, Urteil vom 23. Oktober 1992 - 25 U 42/92 -, VersR 1994, 700). Überholvorgänge von Lastkraftwagen, zumal auf Strecken, die teilweise nicht unerhebliche Steigungen aufweisen, vollziehen sich daher in aller Regel nach Art sog. „Elefantenrennen“. Dies hat bei entsprechend hohem Verkehrsaufkommen zur Folge, dass sich hinter den überholenden Lastkraftwagen dichte Fahrzeugkolonnen mit weit geringeren Abständen zum jeweils voraus fahrenden Fahrzeug bilden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass Überholspuren dem Schnellverkehr dienen und langsames Überholen zu einer Blockierung dieser Spuren, auf der mit hohen Geschwindigkeiten gefahren werden darf, eine besondere Gefährdung darstellen kann (so: OLG Frankfurt am Main, Urteil vom 23. Oktober 1992 - 25 U 42/92 -, a. a. O.).

Zudem birgt die Anordnung einer Mindestgeschwindigkeit insbesondere an Steigungen die Gefahr, dass Lastkraftwagen auch untereinander dicht auffahren, im Windschatten des vorausfahrenden Fahrzeugs den an sich zu geringen

„Geschwindigkeitsüberschuss“ optimieren, um dann aus dem Windschatten heraus nach links auszuscheren. Dass auch dies die Sicherheit des Verkehrsablaufs insgesamt gefährdet, liegt auf der Hand (vgl. hierzu: Schleswig-Holsteinisches OVG, Urteil vom 27. April 2006 - 4 LB 7/05 -, a. a. O.).

Auch unter Berücksichtigung des rechtsstaatlichen Übermaßverbotes ist die Anordnung eines Überholverbotes für Lastkraftwagen auf den von der verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 des Beklagten erfassten, durch eine besondere Gefahrenlage gekennzeichneten Streckenabschnitten der Bundesautobahn A 7 deshalb nicht zu beanstanden. Dies gilt auch hinsichtlich des in der mündlichen Verhandlung erhobenen Einwands des Klägers, den konkreten Gefahren auf diesen Streckenabschnitten müsse durch eine bauliche Erweiterung der Fahrbahnen begegnet werden. Abgesehen davon, dass der Beklagte nicht Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen ist und ein Anspruch auf den (Aus-)Bau von Straßen nicht besteht (siehe hierzu: Müller/Schulz, Bundesfernstraßengesetz 2008, Rdnr. 28 zu § 3, mit zahlreichen weiteren Nachweisen), ist der Ausbau einer Bundesautobahn zur Abwehr einer bestehenden konkreten Gefahrenlage deshalb kein geeignetes Mittel, weil die gefahrmindernde Wirkung einer solchen Maßnahme nicht zeitnah, sondern erst mit einer ganz erheblichen zeitlichen Verzögerung von mehreren Jahren erreicht werden kann. Zudem ist der finanzielle Aufwand zu berücksichtigen, der für einen Autobahnausbau im Vergleich zu einer Beschränkung des fließenden Verkehrs durch verkehrsbehördliche Anordnung unverhältnismäßig hoch ist.

Die Ermessensentscheidung des Beklagten für eine Anordnung von Überholverboten für Lastkraftwagen verletzt den Kläger schließlich auch nicht in seinen Grundrechten. Seine Rüge, die Entscheidung der beklagten Straßenverkehrsbehörde lasse nicht erkennen, dass seine Interessen rechtsfehlerfrei mit den für die Anordnung von LKW-Überholverboten streitenden Interessen der Allgemeinheit und der anderen Verkehrsteilnehmer abgewogen worden seien, greift nicht durch.

Abwägungserheblich sind insofern nur qualifizierte Interessen des Klägers, also solche, die über das Interesse jedes Verkehrsteilnehmers, in seiner Freiheit möglichst wenig beschränkt zu werden, hinausgehen. Damit zu Gunsten eines Verkehrsteilnehmers von

einer qualifizierten Betroffenheit ausgegangen werden kann, ist eine spezielle, über das durch Art. 2 Abs.1 des Grundgesetzes (GG) geschützte Recht auf Teilnahme am allgemeinen Straßenverkehr hinausgehende grundrechtliche Betroffenheit erforderlich (BVerwG, Urteil vom 27. Januar 1993 - 11 C 35.92 -, a. a. O.; Manssen, Öffentlich-rechtlich geschützte Interessen bei der Anfechtung von Verkehrszeichen, NZV 1992, 465).

Derartige qualifizierte Interessen des Klägers sind hier nicht ersichtlich und ergeben sich insbesondere auch nicht aus Art. 12 Abs. 1 GG. Die Anordnung von Überholverböten für Lastkraftwagen betrifft die Berufsausübung des Klägers (Art. 12 Abs. 1 Satz 2 GG) und hat ihren sachlichen Grund in der Notwendigkeit, den Kraftfahrzeugverkehr auf dem betroffenen Abschnitt der Bundesautobahn A 7 zur Verminderung vorhandener Gefahrenlagen zu beschränken. Der Kläger ist mit seinem Fuhrunternehmen dem „Schicksal“ der öffentlichen Straßen unterworfen, auf denen er sein Gewerbe ausübt. Ebenso wie etwa Straßenanlieger muss auch er deshalb Verkehrsregelungen grundsätzlich hinnehmen, mit denen die öffentlichen Straßen den sich wandelnden Bedürfnissen des Verkehrs und seiner Sicherheit und Leichtigkeit angepasst werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 25. April 1980 - 7 C 19.78 -, Buchholz 442.151 § 45 StVO Nr. 8).

Dies kann nur dann anders zu beurteilen sein, wenn die (veränderte) Verkehrsregelung gänzlich außergewöhnlich oder ihre Folgen bei einer wirtschaftlichen Betrachtung so erheblich sind, dass sie die Existenz des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes unmittelbar bedrohen. Eine solche Existenzgefährdung durch die angeordneten LKW-Überholverböte auf der Bundesautobahn A 7 hat der Kläger weder substantiiert behauptet noch sind Anhaltspunkte hierfür auch nur entfernt ersichtlich.

Die Anordnung von Überholverböten ist aber auch nicht deshalb als rechtswidrig zu beurteilen, weil dadurch der Schwerlastverkehr vom Gebrauch eines Teils der Fahrbahn ausgeschlossen wird und dies nach Auffassung des Klägers zu einer Privilegierung einer anderen Verkehrsart, nämlich des Verkehrs mit Personenkraftfahrzeugen führe. In diesem Umstand ist entgegen der Auffassung des Klägers keine Beschränkung der straßenrechtlichen Widmung zu Lasten des Schwerlastverkehrs zu sehen.

Die Überlagerungs- oder Verdrängungsfähigkeit straßenrechtlicher Anordnungen von Landesbehörden zu Lasten der Widmung und des widmungsgemäßen Verkehrs auch auf Bundesfernstraßen ist - jedenfalls dem Grunde nach - anerkannt; rechtlich problematisch ist allerdings die Bestimmung ihrer Grenze im jeweiligen Einzelfall. Grundsätzlich sind deshalb die Straßenverkehrsbehörden der Länder auch in Bezug auf die Bundesfernstraßen zu allen Anordnungen gemäß § 45 StVO berechtigt. Unabhängig davon, dass die hier streitgegenständlichen Überholverbote für bestimmte Autobahnabschnitte anders als sog. „statusnahe“ straßenverkehrsbehördliche Anordnungen, wie z. B. LKW-Nachtfahr- oder Durchfahrverbote für Mautausweichstrecken, ihrem Gehalt nach wesentlich geringer in die Widmung von Bundesfernstraßen gemäß § 1 Abs. 1 und Abs. 2 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) eingreifen, kann grundsätzlich auch ein widmungsgemäßer Verkehr bzw. eine widmungsgemäße Verkehrsart durch straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen und Anordnungen ausgeschlossen werden, sofern die vom Bund vorgegebene Konzeption des Fernstraßenverkehrs dadurch nicht in Frage gestellt wird (siehe hierzu: Hess. VGH, Beschluss vom 16. Januar 2006 - 2 TG 2606/05 -, NVwZ-RR 2006, 832 = UPR 2006, 241 = ZUR 2006, 248 = VerkMitt 2006 Nr. 56, m. w. N.; Sauthoff in: Müller/Schulz, a. a. O., Rdnr. 8 ff. zu § 7). Hiervon ist bei der auf einzelne Abschnitte einer Autobahn begrenzten Anordnung eines Überholverbots für Lastkraftwagen nicht auszugehen.

Im Übrigen ist die Anordnung von Überholverboten für Lastkraftwagen auch keine unzulässige Privilegierung zu Gunsten von Personenkraftwagen. Zwar ist dem Kläger zuzugestehen, dass eine solche verkehrsbeschränkende Maßnahme die Leichtigkeit des PKW-Verkehrs verbessert. Dies ist aber ein bloßer Reflex der verkehrsrechtlichen Maßnahme eine Überholverbots für Lastkraftwagen und nicht ihre Zielsetzung, die darin besteht, besonderen Unfallgefahren in einer verkehrlich erforderlichen Weise zu begegnen (vgl. Schleswig-Holsteinisches OVG, Beschluss vom 27. April 2006 - 4 LB 7/05 -, a. a. O.).

Soweit der Klageantrag zu 1. keinen Erfolg hat, bleibt auch der hilfsweise gestellte Antrag erfolglos. Mit diesem Eventualantrag begehrt der Kläger, den Beklagten unter Aufhebung der verkehrsbehördlichen Anordnung Nr. 33/04 vom 3. Juni 2004 zu

verpflichten, ihn - den Kläger - unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu bescheiden.

Entgegen der Auffassung des Klägers ist ein Bescheidungsantrag kein Minus im Verhältnis zu einer Anfechtungsklage. Eine derartige Rechtsauffassung lässt sich auch nicht aus dem vom Kläger angeführten Urteil des Verwaltungsgerichts Berlin vom 12. November 2003 (- 11 A 606.03 -, NZV 2004, 486) herleiten. Streitgegenstand eines Bescheidungsantrags ist ein mit der Klage geltend gemachter und vom Gericht nach Maßgabe der bestehenden Rechtslage zu prüfender Anspruch auf Neubescheidung (§ 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO). Ein solcher Streitgegenstand entspricht im Wesentlichen demjenigen einer Verpflichtungsklage. Dies ergibt sich daraus, dass der Bescheidungsantrag regelmäßig in der in dieselbe Richtung weisenden Verpflichtungsklage enthalten ist und nur inhaltlich hinter dem Antrag auf Verpflichtung zurückbleibt: Die Bescheidungsklage stellt somit im Verhältnis zur Verpflichtungsklage ein Minus dar (BVerwG, Beschluss vom 24. Oktober 2006 - 6 B 47.06 -, NVwZ 2007, 104 = DÖV 2007, 340 = NWVBl. 2007, 222 = Buchholz 442.066 § 24 TKG Nr. 1, m. w. N.; Urteil vom 31. März 2004 - 6 C 11.03 -, BVerwGE 120, 263 = NVwZ 2004, 1365). Die Bescheidungsklage setzt deshalb ebenso wie die Verpflichtungsklage die Rechtsbehauptung des Klägers voraus, dass er einen (materiell-rechtlichen) Anspruch auf ein bestimmtes behördliches Handeln habe (§ 113 Abs. 5 VwGO).

Hier ist ein Sachverhalt, aus dem sich eine solche Rechtsfolge ergeben soll, weder vorgetragen noch ersichtlich. Aus den zu den Gerichtsakten gereichten Verwaltungsvorgängen des Beklagten sowie dem gesamten Vorbringen des Klägers im Verwaltungsstreitverfahren ist eine Rechtsbehauptung des Klägers, ihm stehe ein Anspruch auf eine bzw. auf mehrere konkrete Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs auf den hier streitbefangenen Streckenabschnitten der Bundesautobahnen A 7 und A 45 zu, nicht ansatzweise zu entnehmen. Der gesamte Vortrag des Klägers ist, wenn auch mit unterschiedlichen Begründungen, ausschließlich auf die Beseitigung der vom Beklagten angeordneten Überholverbote für Lastkraftwagen beschränkt. Über diesen auf die Aufhebung dieser Verkehrsbeschränkungen abzielenden Antrag hinaus ist ein weiterer, zwischen dem

Kläger und dem Beklagten streitiger prozessualer Anspruch, mit dem eine bestimmte verkehrsrechtliche Regelung des fließenden Verkehrs auf den von der Klage erfassten Autobahnabschnitten erstritten werden soll, nicht substantiiert dargelegt. Der hilfsweise gestellte Antrag auf Neubescheidung kann deshalb keinen Erfolg haben.

Die Kosten des gesamten Verfahrens haben der Kläger zu 2/3 und der Beklagte zu 1/3 entsprechend ihrem Obsiegen bzw. Unterliegen zu tragen (§ 155 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 11, 711 der Zivilprozessordnung (ZPO), § 167 VwGO.

Die Revision wird gemäß § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO wegen grundsätzlicher Bedeutung der Rechtssache im Hinblick auf den Beginn der Frist für die Anfechtung von durch Verkehrszeichen bekannt gegebenen verkehrsbehördlichen Anordnungen zugelassen.

### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diese Entscheidung steht den Beteiligten die Revision an das Bundesverwaltungsgericht zu. Die Revision ist innerhalb eines Monats nach Zustellung dieser Entscheidung bei dem

**Hessischen Verwaltunggerichtshof  
Brüder-Grimm-Platz 1  
34117 Kassel**

schriftlich einzulegen.

Bei dem Hessischen Verwaltunggerichtshof können elektronische Dokumente nach Maßgabe der Verordnung der Landesregierung über den elektronischen Rechtsverkehr bei hessischen Gerichten und Staatsanwaltschaften vom 26. Oktober 2007 (GVBl. I, S. 699) eingereicht werden. Auf die Notwendigkeit der qualifizierten digitalen Signatur bei Dokumenten, die einem schriftlich zu unterzeichnenden Schriftstück gleichstehen, wird hingewiesen (§ 55a Abs. 1 Satz 3 VwGO).

Die Revisionsfrist ist auch gewahrt, wenn die Revision innerhalb der Frist bei dem Bundesverwaltungsgericht schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung der Bundesregierung über den elektronischen Rechtsverkehr beim Bundesverwaltungsgericht und beim Bundesfinanzhof vom 26. November 2004 (BGBl. I S. 3091) eingelegt wird. Die Revision muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

Die Revision ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieser Entscheidung zu begründen. Die Begründung ist bei dem

**Bundesverwaltungsgericht  
Simsonplatz 1  
04107 Leipzig**

schriftlich oder in elektronischer Form einzureichen. Die Begründungsfrist kann auf einen vor ihrem Ablauf gestellten Antrag von dem Vorsitzenden verlängert werden. Die Begründung muss einen bestimmten Antrag enthalten, und muss die verletzte Rechtsnorm und, soweit Verfahrensmängel gerügt werden, die Tatsachen angeben, die den Mangel ergeben.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht besteht gemäß § 67 Abs. 4 VwGO Vertretungszwang. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren beim Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird.

Dr. Dyckmans

Hassenpflug

Pabst