

-//

**Gericht:** VG München  
**Aktenzeichen:** M 23 K 06.4246  
**Sachgebiets-Nr.** 0550

**Rechtsquellen:**

§ 45 StVO

**Hauptpunkte:**

Lkw-Überholverbot

**Leitsätze:**

---

Urteil der 23. Kammer vom 14. November 2007

--/



M 23 K 06.4246

## Bayerisches Verwaltungsgericht München

Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsstreitsache

\*\*\*\*\* \*\*\*\*\*

\*\*\*\*\* \*\* \*\*\*\*\* \*\*\*\*\*

- Kläger -

bevollmächtigt:  
Rechtsanwälte

gegen

**Freistaat Bayern,**  
vertreten durch die

- Beklagter -

wegen

**Verkehrsbeschränkung auf Autobahnen: A8 Ost  
Grenze zu Österreich Richtung München**

erlässt das Bayerische Verwaltungsgericht München, 23. Kammer,  
durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgericht  
den Richter am Verwaltungsgericht die Richterin am Verwaltungsgericht  
den ehrenamtlichen Richter \*\*\*\*,  
die ehrenamtliche Richterin \*\*\*\*\*

aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 14. November 2007

**am 14. November 2007**

folgendes

**Urteil:**

I. Die Klage wird abgewiesen.

- II. Der Kläger hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.
- III. Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar. Der Kläger darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des zu vollstreckenden Betrags abwenden, wenn nicht der Beklagte vorher Sicherheit in gleicher Höhe leistet.
- IV. Die Berufung wird zugelassen.

### **Tatbestand:**

Der Kläger wendet sich gegen Verkehrsbeschränkungen auf der BAB A 8 Ost in Form von LKW-Überholverböten.

Der Kläger befährt als Spediteur den streitgegenständlichen Streckenabschnitt. U.a. ist dort zwischen km 97,65 bis km 125 in Richtung Salzburg und zwischen km 123,2 bis km 87,2 in Richtung München eine sog. Streckenbeeinflussungsanlage (SBA) aufgestellt, die - gestützt auf eine verkehrsrechtliche Anordnung des Beklagten vom 04.12.2001 – am 01.03.2000 zunächst in Probebetrieb und später in Dauerbetrieb genommen wurde. Zum Zweck der Harmonisierung des Verkehrsablaufs wird mittels dieser Vorrichtung zeitweise ein LKW-Überholverbot in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung angeordnet. Gemäß den Algorithmen der SBA werden Überholverböte für LKW automatisch angezeigt, sobald folgende Einschaltgrenzwerte für die Richtungsfahrbahn überschritten werden: die Verkehrsstärke von 3.700 PKW-E/h und ein LKW-Anteil von 15 %. Die erste Schaltung des Zeichens 277 StVO erfolgte im April 2004. Darüber hinaus sind u.a. im Bereich von km 97,65 bis 100,9 und km 122 bis 125 in Richtung Salzburg und zwischen km 123,2 bis km 87, 2 in Richtung München – gestützt auf verkehrsrechtliche Anordnungen vom 15.06.1982, 20.05.1996, 25.11.2002 und 26. 04.2004 –

starre Verkehrsschilder bzw. Prismenwender montiert, die ebenfalls Überholverbote anordnen (Blatt 145, 148/149, 193/195 des Gerichtsakts M 23 K 03.6603).

Mit Schreiben seiner Bevollmächtigten vom 21./23.08.2001, eingegangen am 23.08.2001, hat der Kläger Widerspruch gegen die Anordnung von LKW - Überholverboten eingelegt. Über den Widerspruch hat die Autobahndirektion Südbayern ohne Angabe von Gründen nicht entschieden.

Der Kläger hat mit Schriftsatz vom 17.07.2003 seiner Bevollmächtigten Klage zum Bayerischen Verwaltungsgericht München erhoben und zuletzt beantragt,

die Anordnung eines LKW-Überholverbots mittels Zeichen 277 StVO durch Streckenbeeinflussungsanlage zwischen km 123,2 bis km 98,9 sowie zwischen km 94,5 und km 87,2 und durch starres Verkehrszeichen zwischen km 94,5 und km 93,6 sowie durch Prismenwender zwischen km 116,5 und km 114,5 und km 112 bis km 109,8 aufzuheben.

Zur Begründung trägt er im Wesentlichen zusammengefasst vor: Die den Überholverboten zugrundeliegenden verkehrsrechtlichen Anordnungen ließen keine ordnungsgemäße Ermessensentscheidung des Beklagten erkennen. Die Interessen des LKW-Verkehrs seien nicht berücksichtigt worden. Das Überholverbot müsse auch als unverhältnismäßig angesehen werden, weil es generell ungeeignet zur Steigerung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sei. Grundsätzliche Auswirkungen des LKW-Überholverbots auf die Verkehrssicherheit könnten nicht festgestellt werden. Wegen der Einzelheiten wird insoweit auf den klägerischen Schriftsatz vom 16.12.2004 (S. 21 ff.) verwiesen. Die zahlreichen im fraglichen Streckenabschnitt vorhandenen Ein- und Ausfahrten würden es überdies erfordern, kein LKW-Überholverbot anzuordnen, um durch einen Fahrstreifenwechsel der LKWs das gefahrlose Ein- und Ausscheren der in die Autobahn einfahrenden bzw. ausfahrenden Fahrzeuge zu ermöglichen. Die Anordnung eines Überholverbots sei darüber hinaus nicht erforderlich, weil es ein milderes Mittel darstelle, die Einhaltung

der unabhängig von Verkehrsschildern geltenden allgemeinen Verkehrsvorschriften, insbesondere das Verbot von sog. Elefantenrennen, zu überwachen.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Soweit die Klage mit Schriftsatz vom 30. Juni 2004 zurückgenommen wurde, wurde das Verfahren M 23 K 03.6603 eingestellt. Soweit die Klage aufrechterhalten worden ist, wurde das Verfahren vom Verfahren M 23 K 03.6603 abgetrennt und unter dem jetzigen Aktenzeichen fortgeführt (Beschluss vom 14. November 2006).

Das Gericht hat mit Beweisbeschluss vom 22.12.2004 Beweis erhoben durch die Einholung eines Sachverständigengutachtens. Auf den Inhalt des Beweisbeschlusses wird Bezug genommen. Das Gutachten wurde am 15.11.2005 durch den Sachverständigen Prof. Dr. K\*\*\*\*\* erstattet und in der mündlichen Verhandlung vom 15.03.2006 mit den Beteiligten erörtert. Auf den Inhalt des Gutachtens wird Bezug genommen.

Zuletzt wurde die Verwaltungsstreitsache am 14.11.2007 mündlich verhandelt. Mit Schriftsatz vom 12.11.2007, bei Gericht eingegangen am gleichen Tag, hatten die bevollmächtigten des Klägers beantragt, den Termin wegen Erkrankung des allein sachkundigen Sachbearbeiters der Kanzlei abzusetzen. Mit Beschluss vom 14.11.2007, verkündet und begründet in der mündlichen Verhandlung am selben Tag, lehnte die Kammer den Antrag ab. Für die Begründung des Beschlusses wird auf das Sitzungsprotokoll Bezug genommen. Mit Schriftsatz vom 14.11.2007, eingegangen bei Gericht während der mündlichen Verhandlung der Verwaltungsstreitsache, regten die Bevollmächtigten des Klägers an, dem in der mündlichen Verhandlung anwesenden Sachverständigen 19 weitere Einzelfragen zum streitgegenständlichen Verfahren zu stellen. Für die Fragen im Einzelnen wird

auf den Schriftsatz Bezug genommen. Mit Schriftsatz vom 14.11.2007, eingegangen am gleichen Tag, allerdings erst nach Übermittlung des Urteilstenors an die Bevollmächtigten des Klägers, lehnten diese den Kammervorsitzenden wegen Besorgnis der Befangenheit ab. Mit Beschluss vom 20. Dezember 2007 lehnte die Kammer den Antrag als unzulässig ab. Auf den Inhalt des Beschlusses wird Bezug genommen.

Im Übrigen wird auf die Niederschriften der mündlichen Verhandlungen und auf die Gerichts- und beigezogenen Behördenakten Bezug genommen.

### **Entscheidungsgründe:**

Die Klage hat keinen Erfolg.

1. Die Kammer konnte trotz Ausbleibens der Bevollmächtigten des Klägers in der mündlichen Verhandlung entscheiden. Wenn eine mündliche Verhandlung stattfindet, wird der Anspruch auf rechtliches Gehör vor allem durch das Recht der Partei auf Äußerung in dieser Verhandlung begründet (vgl. BVerfGE 42, 364 <370>; 86, 133 <144 f.>; BVerwGE 61, 145 <146 f.> ). Da die Klägerbevollmächtigten der mündlichen Verhandlung vom 14.11.2007 ohne ausreichende Begründung ferngeblieben sind, der Antrag auf Terminsverlegung durch Beschluss der Kammer abgelehnt wurde und in der Ladung darauf hingewiesen worden war, dass bei Ausbleiben auch ohne sie verhandelt und entschieden werden könne, kommt eine Verletzung des rechtlichen Gehörs nicht in Betracht. Zusätzlich zu der Begründung des Kammerbeschlusses, die mündliche Verhandlung nicht abzusetzen, ist darauf hinzuweisen, dass im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung durch die Kammer offenbar ein sachkundiger Rechtsanwalt in der Kanzlei der Klägerbevollmächtigten anwesend war. Ansonsten wäre es nicht erklärbar, dass noch während der mündlichen Verhandlung ein Schriftsatz der Klägerbevollmächtigten einging, mit dem angeregt wurde, dem Sachverständigen 19 im Einzelnen ausgeführten Fragen zur

sachverständigen Einordnung des dem Streitgegenstand zugrundeliegenden Sachverhalts zu stellen.

2. Die Klage ist zulässig.

Sie ist als Anfechtungsklage statthaft. Die SBA ermöglicht durch entsprechende Anzeige von (Wechsel-) Verkehrszeichen u.a. Überholverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen in Form einer Allgemeinverfügung. Dies ist zwar bislang nicht höchstrichterlich entschieden. Die vorstehende Auffassung erscheint jedoch sachgerecht und kann sich zumindest auf entsprechende Hinweise in der höchstrichterlichen Rechtsprechung stützen (etwa BVerwGE 92, 32 = NJW 93,1729). Hinsichtlich des starren Verkehrszeichens bzw. Prismenwender ist die Anfechtungsklage unproblematisch statthaft.

Auch sind Widerspruchs - und Klagefrist eingehalten.

Hinsichtlich der SBA fand am 06.10.2000 eine Änderung der Grundlage für die Schaltvorgänge hinsichtlich des Überholverbots dahingehend statt, dass dieses bereits immer ab einem Verkehrsaufkommen von 2.700 PKW pro Stunde statt bislang 4.000 PKW pro Stunde geschaltet wird. Dabei handelt es sich um eine wesentliche Änderung, welche die Widerspruchsfrist erneut auslöst (vgl. auch VGH Kassel, NJW 1999, 2057). Die Widerspruchseinlegung im August 2001 wahrt damit die einjährige Widerspruchsfrist.

In Bezug auf die starren Verkehrszeichen von km 97,65 bis 98,95 km in Richtung Salzburg und ab km 94,5 in Richtung München hat der Beklagte vorgetragen, dass die bis zu diesem Zeitpunkt vorhandenen Zusatzschilder, die das Überholverbot als nur für LKW von über 7,5 t geltend eingrenzten, am 07.08.2001 entfernt wurden (Blatt 136 des Gerichtsakts M 23 K 03.6603). Dies stellt ebenfalls eine wesentliche Änderung des verkehrsrechtlichen Regelungsgehalts der streitgegenständlichen

Allgemeinverfügung dar, so dass mit Widerspruchseingang am 23.08.2001 die Widerspruchsfrist gewahrt ist. Gleiches gilt für die Prismenwender, die - da nach unwidersprochenem Klägervortrag ständig ein Überholverbot anzeigend - als starre Verkehrszeichen behandelt werden müssen.

Da über den Widerspruch des Klägers binnen angemessener Frist nicht entschieden worden ist, war die Klageerhebung als Untätigkeitsklage zulässig (§ 75 VwGO).

3. Die Klage ist jedoch unbegründet.

Die angegriffenen Verwaltungsakte sind rechtmäßig und verletzen den Kläger nicht in seinen Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

Die angegriffenen LKW - Überholverbote finden ihre Rechtsgrundlage in den Bestimmungen der §§ 39 Abs. 1, 45 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 9 Satz 1 und 2 StVO.

Nach den angegebenen Rechtsgrundlagen können die Verkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken. Hinsichtlich der Anforderungen an die im pflichtgemäßen Ermessen der Behörde stehende Entscheidung bestimmt § 45 Abs. 9 StVO, dass Verkehrszeichen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund besonderer Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung wichtiger Rechtsgüter erheblich übersteigt. Dass für die fraglichen Streckenteilabschnitte die örtlichen Verhältnisse, die sich insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen in einer unübersichtlichen, kurven- und steigungsreichen Streckenführung bei schmalen Mittelstreifen und fehlendem Standstreifen äußern,

geeignet sind, eine solche Gefahrenlage zu begründen, bestreitet auch der Kläger im Ansatz nicht (vgl. Schriftsatz vom 08.11.2006, S. 2, 3. Absatz).

Wenn nach diesen Verhältnissen eine verkehrsrechtliche Anordnung erforderlich ist, hat die zuständige Behörde im Rahmen pflichtgemäßer Ermessenausübung zu entscheiden, an welchen Stellen ggfs. welche Verkehrszeichen aufgestellt werden (vgl. auch OVG Lüneburg a.a.O.).

Nach Auffassung des Gerichts ist es für den Begriff der Erforderlichkeit ausreichend, dass in den streitbefangenen Streckenabschnitten eine Gefahrenlage herrscht, die ein Eingreifen der Straßenverkehrsbehörde im Wege einer zusätzlichen verkehrlichen Regelung gebietet. Vor dem Hintergrund der Streckenführung, die bei weitem nicht mehr den Anforderungen an heutige Transitstrecken entspricht, dem hohen Verkehrsaufkommen und den hohen Unfallzahlen ist davon auszugehen, dass die Behörde vorliegend gehalten war und ist, zusätzlich zu den allgemein auf Autobahnen geltenden Verkehrsvorschriften auf der Grundlage des § 45 StVO zu reagieren.

Die BAB A 8 Ost wurde in den 30-iger Jahren des 20. Jahrhunderts unter Berücksichtigung der damals üblichen Fahrzeuggeschwindigkeiten erbaut. An ihrer Linienführung hat sich in den hier fraglichen Abschnitten bis heute nichts geändert. Kennzeichnend für die Trassierung der pro Fahrtrichtung zweistreifigen Bundesautobahn ist das Fehlen von Übergangsbögen zwischen Geraden und Kreisbögen, wobei ihre kleinsten Radien in dem Streckenabschnitt Angererberg/Daxlberg nur 800 m betragen (Bl. 298/299 des Gerichtsakts M 23 K 03.6603). Die BAB A 8 Ost überwindet zudem erhebliche Höhenunterschiede mit den daraus resultierenden Steigungs- und Gefällstrecken. In Fahrtrichtung München verläuft die Bundesautobahn auf einer Höhe von 450 m ü.N.N. vor dem Angererberg bei km 123,200, steigt sodann auf 700 m ü.N.N. (Teisenberg, km 108,400). Nach einer Gefällstrecke zwischen Teisenberg und Daxlberg von km 108,300 bis km 100,4

verläuft die Bundesautobahn A 8 wiederum ansteigend auf 670 m ü.N.N. (Daxlberg, km 97,400), im Bereich des Chiemsees schließlich auf einer Höhe von etwa 520 m ü.N.N. Kuppen und Wannenhalmmesser verbunden mit teilweise engen Radien haben zur Folge, dass die erforderlichen Haltesichtweiten nicht erreicht werden können (Liste der Haltesichtweiten, Leitzordner I, Verfahren M 23 K 03.6605, Bl. 200 ff.):

Betriebs-km	Vorhandene Sichtweite	Erforderliche Sichtweite bei 100 km/h
122,600	130	170
122,500	150	170
121,800	160	169
121,700	160	168
121,600	160	168
114,100	170	173
114,000	150	173
113,300	120	173
113,200	120	178
113,000	150	178
112,600	130	178
112,500	140	178
112,400	140	178
112,300	140	162
112,200	140	162
111,300	130	154
111,200	140	154
109,800	160	162
109,400	150	169
109,300	140	170
109,200	160	170

108,300	170	173
108,200	150	173
108,100	120	174
108,000	140	174
107,900	130	175
107,800	130	175
107,400	120	170
107,300	130	174
107,200	140	174
107,100	130	174
107,000	140	174
106,900	140	194
106,800	120	194
106,700	110	180
106,600	120	180
106,500	120	174
103,900	140	174
103,800	110	174
103,100	150	174
103,000	110	176
102,900	100	176
102,300	120	176
102,200	110	176
102,100	130	176
101,900	170	172
101,800	160	172
101,500	100	172
101,400	110	172
101,300	80	172
100,600	150	183

100,500	120	173
100,400	130	173
100,300	140	167
100,200	140	167
100,100	140	167
99,500	110	174
99,400	120	174
99,300	120	174
99,200	150	166
98,800	140	166
98,700	150	158
98,600	160	158
97,700	120	156
97,600	120	156
97,400	150	156
97,300	180	197
97,200	150	197
97,100	110	197
97,000	110	197
96,900	120	197
96,800	120	197
96,000	140	185
95,000	120	193
94,900	120	193
93,600	130	188
93,500	170	188
93,400	170	188
93,100	180	192
92,600	110	176
92,500	110	197

92,200

140

174

Diese zum Teil sehr geringen Haltesichtweiten können infolge schnell wechselnder Wettersituationen im Voralpengebiet noch weiter eingeschränkt sein (Erläuterungsbericht zum Vorentwurf für die Streckenbeeinflussungsanlage A 8 Ost vom 07.07.1995, S. 14 f., Bl. 318 f., Leitzordner I des M 23 K 03.6603). Dabei können sich durch die Höhenunterschiede der Strecke und den daraus sich ergebenden Kuppen und Wannen kleinklimatisch unterschiedliche Gebiete aufbauen, die (auch) infolge hoher Nebelgefährdung differierende Sichtverhältnisse aufweisen. Hinzukommt die dichte Abfolge der Anschlussstellen Traunstein/Siegsdorf (km 99,751), Schweinbach (km 98,656), Bergen (km 95,755), Grabenstätt (km 90,228) und Übersee (km 87,562). Schließlich kann nicht außer Betracht bleiben, dass der Mittelstreifen zum Teil auf weniger als 1 m begrenzt ist und deswegen keine Begrünung aufweist, die Blendeffekte durch den Gegenverkehr wirksam abschirmen könnte.

Die durch die Streckencharakteristik, Straßenausstattung (Fehlen von Standstreifen bei nur 2 Fahrspuren pro Fahrtrichtung) und Verkehrsaufkommen bedingte Gefahrenlage wird dadurch verschärft, dass der kontinuierliche Anstieg der durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen auf der BAB A 8 Ost seine Erklärung in der Bedeutung der BAB A 8 Ost als Transitstrecke zwischen Nordeuropa, den Benelux-Ländern, Frankreich und den Ländern Südosteuropas findet. In den Jahren 1981 bis 1994 hatte sich bereits das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen von 28.186 auf 42.152 Kfz/24 h - annähernd gleichmäßig auf beide Richtungsfahrbahnen verteilt - erhöht (Vorentwurf vom 07.07.1995, S. 8, Bl. 312, a.a.O.). Darüber hinaus hat die Dauerzählstelle Schweinbach für die Monate Juli, August und September schon im Jahre 1994 Spitzenbelastungen mit einem DTV von 65454 Kfz/24 h erfasst (Vorentwurf vom 07.07.1995, S. 10, Bl. 314, a.a.O.). Schließlich wird die über das allgemeine Risiko für Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern deutlich hinausgehende Gefahrenlage durch die im

Erläuterungsbericht zum Vorentwurf dargelegten überdurchschnittlichen Unfallraten belegt (Vorentwurf, S. 10 ff., Bl. 314 ff. a.a.O.).

Ist demzufolge ein Eingreifen der Behörde geboten, muss – bei mehreren in Betracht kommenden Möglichkeiten – die von ihr gewählte Verkehrsregelung aus Sicht des Gerichts oder des Klägers nicht optimal sein. Vielmehr ist das Tatbestandsmerkmal „zwingend geboten“ dahingehend auszulegen, dass das konkrete Mittel bzw. die konkrete Regelung im Rahmen pflichtgemäßer Ermessensausübung (auch) geeignet und verhältnismäßig ist, bei zwingend gebotenem Einschreiten die bestehende Gefahrenlage zu entschärfen. Dies wäre nach Ansicht des Gerichts nur dann anders zu sehen, wenn sich anstelle der Anordnung eines Überholverbots für LKW eine andere Maßnahme als deutlich geeigneter, effizienter und weniger einschneidend für die Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer aufdrängen würde.

Der Kläger bestreitet bereits die Geeignetheit der Anordnung eines Überholverbots für LKW für eine Entschärfung der unbestritten bestehenden erhöhten Gefahrensituation auf dem streitgegenständlichen Streckenabschnitt. Insoweit nimmt der Kläger auf Studien von Dr. D\*\*\*\* aus dem Jahr 1996 (Schriftenreihe des Lehrstuhls für Verkehrswesen, Ruhr-Universität Bochum, Heft 15: Verkehrliche Auswirkungen der Anordnung von Überholverböten für LKW auf Autobahnen) und von Prof. Dr. K\*\*\*\*\* vom 15.12.2000 (Fachgebiet Verkehrstechnik und Verkehrsplanung, Technische Universität München, Zu den verkehrlichen Auswirkungen nach Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h und eines Überholverbots für LKW und Gespannfahrzeuge sowie deren Kombination) Bezug. Insoweit ist allerdings anzumerken, dass beide Studien LKW-Überholverbote abhängig von konkreten Streckengestaltungen und Gefahrensituationen durchaus für geeignete Maßnahmen halten, um gefahrträchtige Bereiche zu entschärfen (vgl. etwa D\*\*\*\*, a.a.O., S. 145 f.; so auch OVG Lüneburg vom 12.07.2005, 1 A 97/04).

Das Gericht hat zu dieser hier streitigen Frage durch Einholung eines Sachverständigengutachtens Beweis erhoben. Die Auswahl des Sachverständigen ist im Einvernehmen mit dem Kläger erfolgt. Das erstattete Gutachten ist aus Sicht der Kammer schlüssig, nachvollziehbar und in sich widerspruchsfrei und kann deshalb der Entscheidungsfindung zugrunde gelegt werden. Vor diesem Hintergrund bestand keine Notwendigkeit, ein - wie vom Kläger gefordert - weiteres Sachverständigengutachten einzuholen. Hinzu kommt, dass das Gericht den Beteiligten mit Schreiben vom 05.10.2007 eine Frist nach § 87 b Abs. 2 VwGO gesetzt hat, binnen deren etwaige noch beabsichtigte Beweisanträge anzukündigen waren. Zwar hat der Kläger noch binnen dieser Frist angekündigt, er werde im Termin zur mündlichen Verhandlung die Einholung eines weiteren Sachverständigengutachtens beantragen. Diesen angekündigten Antrag hat er aber nicht begründet, so dass das Gericht vor der abschließenden mündlichen Verhandlung nicht in der Lage war, die Argumente des Klägers, die möglicherweise für die Einholung eines solchen weiteren Gutachtens gesprochen hätten, zu würdigen. Nachdem der Kläger bzw. seine Bevollmächtigten an der abschließenden mündlichen Verhandlung nicht teilgenommen haben, kam eine Würdigung dieser Gründe auch in der mündlichen Verhandlung nicht in Betracht. Auch von Amts wegen erschien die Einholung eines weiteren Sachverständigengutachtens nicht geboten, da das vorliegende Gutachten zum einen aus Sicht der Kammer nachvollziehbar ist und zum anderen die Erledigung des Rechtsstreits verzögert worden wäre, weil für den Fall der weiteren Beweiserhebung der Rechtsstreit nicht nach Abschluss der mündlichen Verhandlung am 14.11.2007 hätte entschieden werden können.

Zusammenfassend kommt der Gutachter zu der Aussage, dass die Anordnung von LKW-Überholverböten auf den streitgegenständlichen Streckenabschnitten zu einer Erhöhung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrsablaufs führt (vgl. Gutachten S. 21). Dies ist durch Messungen der Geschwindigkeiten der PKWs und LKWs und durch Unfalluntersuchungen von Strecken mit und ohne LKW-Überholverbot belegt.

Der Kläger hat das Gutachten schriftsätzlich insoweit in Frage gestellt, als er noch die Vorlage zweier - im Gutachten erwähnter - Studien der Zentralstelle für Verkehrssicherheit der Bayerischen Straßenbauverwaltung (vgl. im Einzelnen Schriftsatz vom 20.11.2006, S. 2) begehrte, um überprüfen zu können, ob diese mit dem Ergebnis des Gutachtens übereinstimmen. Auf Aufforderung des Gerichts hat der Gutachter vor der abschließenden mündlichen Verhandlung diese Unterlagen vorgelegt. Bei diesen handelt es sich um eine - inzwischen fortgeschriebene - Auswertung von Erhebungen zur Auswirkung von LKW-Überholverböten auf die Verkehrssicherheit diverser Autobahnabschnitte in Bayern der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren vom (zuletzt) 21.09.2007. Hieraus lässt sich in eindrucksvoller Weise ableiten, dass die Unfallzahlen auf Autobahnabschnitten mit LKW-Überholverbot im Verhältnis zu solchen ohne LKW-Überholverbot deutlich und signifikant geringer sind. Das Ergebnis des vom Gericht eingeholten Sachverständigengutachtens wird damit im Gegensatz zur Auffassung des Klägers nicht in Frage gestellt, sondern vielmehr bestätigt.

Damit steht fest, dass die Anordnung von LKW-Überholverböten in den fraglichen Streckenabschnitten dazu beiträgt, die Gefahrenlage zu entschärfen, so dass nach Ansicht des Gerichts sogar ein permanentes Überholverbot auf den streitbefangenen Streckenteilabschnitten zulässig wäre. Nach Auffassung der Kammer ist nicht zu fordern, dass die Anordnung eines LKW-Überholverböts das einzige mögliche Mittel zur Entschärfung der Gefahrenlage darstellt, um als zwingend geboten im Sinne der gesetzlichen Vorschrift angesehen zu werden. Mit einer solchen Auslegung würde man die Anforderungen an verkehrsrechtliche Regelungen überspannen, zumal das Straßenverkehrsrecht als Teil des besonderen Sicherheitsrechts von dem Grundsatz geprägt ist, dass behördliches Handeln dann umso dringender angezeigt erscheint, je höher der Stellenwert der gefährdeten Rechtsgüter - vorliegend Leben und Gesundheit der Straßenverkehrsteilnehmer sowie die unbeschädigte Erhaltung von privaten und öffentlichen Sachwerten - ist. Würde man dies anders sehen und neben der Notwendigkeit des Einschreitens überhaupt auch die von der Behörde getroffene

konkrete Regelung durch eine verschärfte Auslegung des Tatbestandsmerkmals „zwingend geboten“ einer gerichtlichen Nachprüfung im Sinne einer „Optimumskontrolle“ unterziehen, würde man den behördlichen Handlungsspielraum zu stark einengen, um für die Behörden noch eine ausreichend effiziente Gefahrenabwehr zu ermöglichen.

Dieses gerade gefundene Ergebnis könnte nur dann in Frage gestellt werden, wenn sich für die Behörde ein anderes Mittel als die Anordnung von LKW-Überholverböten als deutlich geeigneter, effizienter und weniger einschneidend für die Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer aufdrängen würde. Nach Ansicht der Kammer ist dies jedoch nicht der Fall. Zwar führt der Kläger insoweit aus, anstatt der eines LKW-Überholverböts sei die Anordnung eines durchgehenden Tempolimits auf dem streitgegenständlichen Streckenabschnitt für alle Verkehrsteilnehmer das deutlich mildere Mittel und zudem effizienter zur Verbesserung und Sicherung des Verkehrsflusses insgesamt. Dem vermag sich das Gericht nicht anzuschließen. Insoweit hat zwar der in der letzten mündlichen Verhandlung informatorisch angehörte Sachverständige ausgeführt, dass die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen generell die Absenkung der Unfallrate erwarten lasse, was auch durch entsprechende Studien der Bundesanstalt für Straßenwesen belegt werde. Der Kläger hat jedoch nicht dargelegt, dass die durch Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung möglicherweise zu erreichende Absenkung der Unfallrate im Vergleich zu der durch die Anordnung von LKW-Überholverböten erreichte bzw. zu erreichende Absenkung der Unfallrate signifikant höher wäre. Hinzu kommt, dass sich nach den Ausführungen des Sachverständigen eine weitgehende Störungsfreiheit des Verkehrs auch dadurch erreichen lässt, dass die Fahrzeugpopulationen auf den jeweiligen Fahrstreifen weitgehend homogen sind, was durch die Anordnung eines LKW-Überholverböts eher erreicht wird als durch die Anordnung einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung. Zudem stellt die Anordnung einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung für alle Verkehrsteilnehmer die für den gesamten Verkehrsfluss deutlich einschneidendere

Maßnahme dar, zumal es die LKW-Fahrer gewohnt sind, in LKW-Kolonnen zu fahren, so dass es bei Einhaltung des notwendigen Sicherheitsabstands nicht zu einer erhöhten Unfallrate aufgrund einer möglichen Kolonnenbildung kommen kann. Schließlich ist zu bedenken, dass im streitgegenständlichen Streckenabschnitt durch die SBA häufig neben der Anordnung eines LKW-Überholverbots auch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung für alle Verkehrsteilnehmer getroffen wird, so dass der Effekt, der möglicherweise durch ein generelles Tempolimit für alle Verkehrsteilnehmer erzielt werden könnte, im Fall der Realisierung der vom Kläger hiermit verbundenen Forderung, dass LKW-Überholverbot aufzuheben, verpuffen würde.

Hinsichtlich der auf der Rechtsfolgenseite des § 45 StVO notwendigen Ermessensausübung ist weiter festzustellen, dass das den Straßenverkehrsbehörden eingeräumte Ermessen grundsätzlich weit gefasst (vgl. etwa BVerwG, VRS 46, 237; BayVGH, BayVBl 1984, 179) und gerichtlich nur eingeschränkt nachprüfbar ist (§ 114 VwGO). Wenn die im Rahmen pflichtgemäßer Ermessensausübung getroffene Regelung geeignet und verhältnismäßig ist, können an die Ermessensausübung der Behörde keine weiteren Anforderungen etwa dahingehend gestellt werden, dass sie auch weitere, vom Kläger für geeigneter gehaltene Regelungen in Betracht gezogen und diese aus nachvollziehbaren Gründen verworfen hat. Insbesondere kann die vom Kläger vorgebrachte Verkehrsüberwachung allenfalls begleitend und ergänzend zu dem Überholverbot hinzutreten, was durch die Autobahnpolizei im Rahmen ihrer sachlichen und personellen Möglichkeiten auch praktiziert wird.

Nach alledem konnte die Klage damit keinen Erfolg haben.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit gründet auf § 167 VwGO iVm. §§ 708 ff. ZPO. Die

Berufung war zuzulassen, weil die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat (§§ 124 Abs. 2 Nr. 3, 124 a Abs. 1 VwGO).

### **Rechtsmittelbelehrung:**

Nach §§ 124 und 124a Abs. 1 VwGO kann die Berufung innerhalb **eines Monats** nach Zustellung dieses Urteils beim **Bayerischen Verwaltungsgericht München**,

**Hausanschrift: Bayerstraße 30, 80335 München, oder**  
**Postanschrift: Postfach 20 05 43, 80005 München**

schriftlich eingelegt werden. Die Berufung muss das angefochtene Urteil bezeichnen. Sie ist spätestens innerhalb von **zwei Monaten** nach Zustellung dieses Urteils zu **begründen**. Die Begründung ist, sofern sie nicht zugleich mit der Einlegung der Berufung erfolgt, beim **Bayerischen Verwaltunggerichtshof**,

**Hausanschrift in München: Ludwigstraße 23, 80539 München, oder**  
**Postanschrift in München: Postfach 34 01 48, 80098 München**  
**Hausanschrift in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach**

einzureichen. Die Berufungsbegründung muss einen bestimmten Antrag enthalten, sowie die im Einzelnen anzuführenden Gründe der Anfechtung (Berufungsgründe).

Über die Berufung entscheidet der Bayerische Verwaltunggerichtshof.

Wer Berufung einlegt, muss sich bereits bei der Einlegung der Berufung und im Berufungsverfahren durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen.

Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen. Dieser Vertretungszwang im Berufungsverfahren gilt auch für alle übrigen Beteiligten, soweit sie einen Antrag stellen (§ 67 VwGO).

### **Beschluss:**

Der Streitwert wird auf EUR 15.000,-- festgesetzt  
(§ 52 Abs. 1 Gerichtskostengesetz -GKG-).

### **Rechtsmittelbelehrung:**

Gegen diesen Beschluss steht den Beteiligten die **Beschwerde** an den Bayerischen Verwaltunggerichtshof zu, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes EUR 200,-- übersteigt oder

die Beschwerde zugelassen wurde. Die Beschwerde ist innerhalb von **sechs Monaten**, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, beim **Bayerischen Verwaltungsgericht München**,

**Hausanschrift: Bayerstraße 30, 80335 München, oder**  
**Postanschrift: Postfach 20 05 43, 80005 München**

schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle einzulegen.

Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde auch noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden.

Der Beschwerdeschrift eines Beteiligten sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.