

Göhmann Taubentzenstraße 11 10789 Berlin

per beA
Bayerisches Verwaltungsgericht München
Bayerstr. 30
80335 München

Dr. Gerhard Michael
Rechtsanwalt

Taubentzenstraße 11
10789 Berlin
Tel. +49 30.257975000
Fax +49 30.257975005
berlin@goehmann.de
www.goehmann.de

Liste der Partner unter
www.goehmann.de/goehmann/partner

Berlin, 8. Januar 2026
Az.: 0206/25.GMI.CFR

In der Verwaltungsstreitsache
[REDACTED] ./Freistaat Bayern

Name des Klägers geschwärzt. Datenschutz

- M 23 K 25.5032 -

nehmen wir Bezug auf den Schriftsatz vom 12.08.2025, in welchem wir den Sachverhalt bereits dargestellt hatten. Soweit sich aus der Akteneinsicht Ergänzungen für den Sachverhalt ergeben, sind diese nachfolgend im Zusammenhang dargestellt. Insgesamt ist jedoch zu konstatieren, dass sich aus der Akteneinsicht ein konsistentes Bild ergibt: die letzten Jahrzehnte waren wiederkehrend davon geprägt, dass verschiedene Verwaltungsstellen überlegt haben, wie man zu einer „rechtssicheren“ Sperrung der Sudelfeldstrecke für Motorräder gelangen könne, ohne gegen die bekannte Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu verstoßen. Die Mails und Besprechungsprotokolle sind gespickt von Überlegungen, wie man Motorradfahrer „vergraulen“ könne oder die Strecke für sie unattraktiv machen könne, wenn schon nicht in beide Richtungen, dann wenigstens in einer – und zwar nicht etwa diejenige Richtung, auf der 70 % der Unfälle passieren, sondern in die entgegengesetzte Richtung, weil diese „attraktiver“ ist. Naheliegende Alternativen wie Rüttelstreifen, Mittelbarken oder

Geschwindigkeitskontrollen oder andere intervenierende Maßnahmen werden entweder nicht diskutiert oder ohne nähere Begründung als ohnehin wirkungslos oder unmöglich eingeschätzt. Exemplarisch ist hier der Vermerk des Landkreises (Blatt 98 ff.) hervorzuheben, der als Reaktion auf eine ultimative Forderung der Wahlkreisabgeordneten alle denkbaren Rechtsgrundlagen für eine *Sperrung* prüft. Die einzige Alternative, die überhaupt diskutiert wird, ist eine Lärmmessung (sic!), zu der aber sogleich festgestellt wird, dass diese nicht akzeptiert würde. Dies zieht sich wie ein roter Faden durch den Verwaltungsvorgang.

A. Zulässigkeit

Die Klage ist als Anfechtungsklage statthaft, § 42 Abs. 1 VwGO. Bei einer - wie hier vorliegenden - ein Verbot aussprechenden verkehrsbehördlichen Anordnung der Straßenverkehrsbehörde nach § 45 StVO, umgesetzt durch ein Verkehrszeichen, handelt es sich nach allgemeiner Auffassung um einen belastenden (Dauer-)Verwaltungsakt im Sinne einer Allgemeinverfügung (vgl. BVerwG, Beschluss vom 1. September 2017 – 3 B 50/16 –, Rn. 8, juris). Durch die Aufstellung der Verkehrszeichen ist die verkehrsrechtliche Anordnung auch bekannt gegeben und damit wirksam (OVG Lüneburg, Beschluss vom 7. September 2017 – 12 ME 249/16 –, Rn. 83, juris).

Der Kläger ist auch klagebefugt gem. § 42 Abs. 2 VwGO.

Einen belastenden Verwaltungsakt in Form einer Allgemeinverfügung kann gemäß § 42 Abs. 2 VwGO jeder anfechten, der geltend machen kann, hierdurch in seinen Rechten, etwa in seinem Grundrecht auf allgemeine Handlungsfreiheit (Art. 2 Abs. 1 GG), verletzt zu sein. Für die Möglichkeit einer solchen Rechtsverletzung reicht es nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG Urt. v. 21.08.2003 - 3 C 15/03 -, juris = NJW 2004, 698 m.w.N.) bereits aus, wenn ein Verkehrsteilnehmer anlässlich seiner Teilnahme am Straßenverkehr zumindest einmal mit dem fraglichen Verkehrszeichen konfrontiert worden ist, weil er schon hierdurch zum Adressaten eines belastenden Verwaltungsakts werde und sich ein anschließend von ihm eingelegter Rechtsbehelf daher nicht als unzulässige Popularklage darstelle (VG Osnabrück, Beschluss vom 22. April 2015 – 6 B 20/15 –, Rn. 11, juris). Demnach ist der Kläger auch klagebefugt. Auf dem Rückweg der Strecke von Tirol nach München, die er regelmäßig fährt, wird der Kläger gehindert, die Sudelfeldstrecke zu nutzen.

Um die gesperrte Sudelfeldstrecke zu umfahren, muss der Kläger einen Umweg über Großbrannenberg, Bad Feilnbach und Miesbach hinnehmen. Statt der üblichen 17-minütigen Fahrtzeit vom Parkplatz Tatzelwurm (Beginn der Sudelfeldstrecke) bis nach Bayrischzell benötigt der Kläger nun fast eine Stunde. Auch ist eine direkte Rückfahrt vom Motorradtreffpunkt „Schnaufferlwirt“ sowie von weiteren Ausflugszielen in der Region wie den Berggasthöfen Bichlersee und Rosengasse nur noch mit erheblichen Umwegen von bis zu 50 Kilometern möglich. Dies beeinträchtigt seine allgemeine Handlungsfreiheit. Zusätzlich hat der Kläger einen Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung (vgl. VG Braunschweig, Urteil vom 4. Dezember 2019 – 6 A 532/18 –, Rn. 24, juris).

Die Klage ist auch fristgemäß erhoben, § 58 Abs. 2 VwGO. Die Jahresfrist beginnt im Falle eines Verkehrszeichens zu laufen, wenn sich der jeweilige Verkehrsteilnehmer erstmals der Regelung des Verkehrszeichens gegenüber sieht (BVerwG, Urteil vom 23. September 2010 – 3 C 32/09 –, Rn. 13, juris). Die Jahresfrist ist im vorliegenden Fall noch nicht abgelaufen.

B. Begründetheit

I. Eine Erprobungsmaßnahme nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 StVO liegt nicht vor

§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nummer 6 i. V. m. Abs. 9 S. 1 StVO ermächtigt die zuständige Behörde, eine Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen auch für den fließenden Verkehr anzuordnen. Nach § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 7 StVO entfällt dabei die weiteren qualifizierenden tatbestandliche Voraussetzungen einer besonderen Gefahrenlage für dauerhafte Anordnungen, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Eine konkrete Gefahrenlage nach § 45 Abs. 1 S. 1 StVO reicht bereits aus (vgl. Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 29. August 2023 – 2 B 987/23 –, Rn. 27, juris). Die Tatbestandsvoraussetzungen einer Erprobungsmaßnahme gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 StVO sind im vorliegenden Fall jedoch bereits nicht erfüllt. Bei der verkehrsrechtlichen Anordnung handelt es sich entgegen der Begründung und Argumentation der Beklagten bereits nicht um eine solche Erprobungsmaßnahme.

a) Anordnung erfüllt nicht den geforderten Erprobungscharakter

Um dem Erprobungscharakter der sog. „Experimentierklausel“ (Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 29. August 2023 – 2 B 987/23 –, Rn. 24, juris) gerecht zu werden, ist ein folgerichtiges, systematisches Vorgehen der Straßenverkehrsbehörde gefordert (vgl. VG München, Urteil vom 29. September 2014 – M 23 K 14.3323 –, Rn. 36, juris). Die Erprobung geplanter verkehrssichernder Maßnahmen setzt voraus, dass das Erprobungsziel konkret bestimmt und die erprobte Maßnahme geeignet und erforderlich ist, um das angestrebte Ziel zu erreichen (vgl. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 28. Juni 2018 – 11 CS 18.964 –, Rn. 12, juris). Dabei ist zu klären, wie die Situation dauerhaft beseitigt oder entschärft werden kann, welche Maßnahmen dazu sinnvollerweise zum Gegenstand einer Erprobung gemacht werden sollen und welche empirischen Daten durch den Versuch gewonnen werden sollen (vgl. Oberverwaltungsgericht des Saarlandes, Entscheidung vom 21. Mai 2002 – 9 W 9/02 –, Rn. 24, juris).

Wenn als Erprobungsmaßnahme eine bestimmte Gruppe von Verkehrsteilnehmern – wenn auch nur vorübergehend – vollständig vom Straßenverkehr ausgeschlossen wird, ist sie nicht zur Erprobung geeignet. Ein solcher Ausschluss entzieht der Evaluation die Grundlage, da keine Erkenntnisse über das Verhalten oder das Unfallgeschehen dieser Gruppe unter veränderten Bedingungen gewonnen werden können, wenn die Gruppe gar nicht mehr präsent ist. Eine Reduzierung des Unfallgeschehens wäre lediglich die Folge der physischen Abwesenheit der Verkehrsteilnehmer. Es ist nicht zu verkennen, dass eine Sperrung des Verkehrs für eine bestimmte Strecke natürlich dazu führt, dass auf dieser Strecke keine Unfälle mehr vorkommen. Würde man den für Fahrradfahrer besonders attraktiven Isarradweg in München für den Fahrradverkehr sperren, würden die Unfälle auf dieser Strecke sofort ein Ende nehmen. Um dies festzustellen, bedarf es keiner Erprobung.

b) Streckensperrung für Motorradfahrer als angestrebtes Ergebnis steht bereits fest

Dem Rechtsbegriff der Erprobung ist dabei immanent, dass der Ausgang der Maßnahme ergebnisoffen ist und die Datengewinnung über die Auswirkungen der Regelung Anhaltspunkte für eine langfristige Lösung liefert. Der Verwaltungsvorgang

legt jedoch nahe, dass die zuständigen Straßenverkehrsbehörde keine Erprobung wünscht, sondern bereits von Beginn an das Ziel verfolgte, die Nutzung der Strecke durch Motorradfahrer zu begrenzen. Die vielfach vorgebrachte Lärmbelästigung durch Motorradfahrer (exemplarisch vgl. Bl. 136) scheint ein Grund für die angestrebte Streckensperrung gewesen zu sein. Bereits in der Auftaktveranstaltung zur Situation Sudelfeld hebt das Landratsamt Rosenheim die hohe Lärmbelästigung hervor (vgl. Bl. 43).

Das Ziel der Streckensperrung stand bereits fest und die zuständige Behörde diskutierte lediglich unter welche der verschiedenen Rechtsgrundlagen eine solche gefasst werden könne (vgl. Bl. 98, 129, 134 ff.). Der Beklagte ist dabei offenbar der Auffassung, dass es ausreicht, die Maßnahme zunächst zu befristen, um sie dann in einem zweiten Schritt dauerhaft anzuordnen und ihr damit einen Erprobungscharakter zu verleihen. Nicht jede Befristung dient zugleich der Erprobung. Im vorliegenden Fall enthält der Verwaltungsvorgang zahlreiche Hinweise darauf, dass keine ernsthafte Erprobung gewollt ist, sondern die Befristung unter dem Vorwand der „Erprobung“ in erster Linie der Verringerung der Prozessrisiken dient (vgl. etwa Bl. 55, 131, 580) und die qualifizierten Anforderungen einer dauerhafte Streckensperrung nach § 45 Abs. 9 S. 3 StVO vermieden werden sollen.

II. Verkehrsrechtliche Anordnung gem. § 45 Abs. 1 S. 1 i. V. m. Abs. 9 S. 3 StVO

Die verkehrsrechtliche Anordnung ist daher an den Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 S. 1 i. V. m. Abs. 9 S. 3 StVO zu messen.

1. Eine Gefahrenlage aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse liegt nicht vor

Gem. § 45 Abs. 1 S. 1 StVO kann das Landratsamt als zuständige Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten. Für eine Einschränkung des fließenden Verkehrs modifiziert § 45 Abs. 9 S. 3 StVO jedoch die Voraussetzungen dahingehend, dass solche nur angeordnet werden dürfen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen des § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt (vgl.

BVerwG, Urteil vom 18. November 2010 – 3 C 42/09 –, BVerwGE 138, 159-166, Rn. 17). Der Tatbestand des § 45 Abs. 1 S. 1 i. V. m. Abs. 9 StVO, setzt somit eine konkrete qualifizierte Gefahrenlage aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse voraus. Besondere örtliche Verhältnisse in diesem Sinne können insbesondere in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke, witterungsbedingten Einflüssen (z.B. Nebel, Schnee- und Eisglätte), der dort anzutreffenden Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein (vgl. BVerwG, Urte. v. 18.11.2010 - 3 C 42/09 -, juris).

Die Tatbestandsvoraussetzungen liegen hier bereits nicht vor.

a) Absolute Unfallzahlen sind mit Motorradaufkommen in Verhältnis zu setzen

Bereits die Unfallzahlen lassen den Schluss einer solchen geforderte Gefahrenlage nicht zu.

Zwar sind die absoluten Zahlen der Verkehrsunfälle mit Motorradbeteiligung seit 2020 angestiegen. Dabei sind die Unfallzahlen jedoch mit dem hohen Anteil an Motorradfahrern am Verkehrsaufkommen auf der Strecke ins Verhältnis zu setzen. Nicht bei jedem Streckenabschnitt auf dem Unfälle passieren, liegt ein Unfallschwerpunkt vor. Eine vergleichende Betrachtung der Verkehrs- und Unfallsituation an anderen, ähnlichen örtlichen Gegebenheiten aufweisenden Straßen(abschnitten) im Gebiet der Beklagten hat das Landratsamt dagegen nicht vorgenommen (vgl. VG Osnabrück, Beschluss vom 22. April 2015 – 6 B 20/15 –, Rn. 15, juris). Gerade Strecken mit einem so hohen und damit vergleichbaren Aufkommen an Motorradfahrern wären zu untersuchen. Ausweislich der Verwaltungsakte und der erfolgten Strombelastungsmessungen (vgl. Bl. 141 ff.) ist der Anteil der Motorradfahrer am Gesamtverkehr auf der Sudelfeldstrecke besonders hoch.

b) Verkehrsverstöße sind gegen jeweilige Fahrzeugführer zu ahnden

Zusätzlich ist zu beachten, dass einzelne Verkehrsteilnehmer, die sich nicht an die geltenden Verkehrsregeln vor Ort halten, nicht zu einer örtlichen Gefahrenlage führen. Die Sperrung eines Straßenabschnitts für eine bestimmte Fahrzeugart setzt von der Straßenverkehrsbehörde im Einzelnen darzulegende besondere örtliche Verhältnisse voraus, aus denen sich gerade aufgrund der Benutzung der Straße

mit Fahrzeugen dieser Art eine besondere Gefahrenlage, insbesondere ein erhöhtes Unfallrisiko, ergibt. Etwaige Verkehrszuwiderhandlungen einzelner Verkehrsteilnehmer stellen keine besonderen örtlichen Verhältnisse in diesem Sinne dar (vgl. VG Osnabrück, Beschluss vom 22. April 2015 – 6 B 20/15 –, Rn. 16, juris). Verkehrsverstöße einzelner Straßenverkehrsteilnehmer sind im Rahmen von Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen die jeweiligen Fahrzeugführer zu ahnden. Die weitaus überwiegende Mehrheit der Motorradfahrer, die keine Unfälle verursachen, sich an die Geschwindigkeitsbeschränkungen und auch sonstigen verkehrsrechtlichen Vorschriften halten, sind durch eine mangelnde Verfolgung von Verstößen Einzelner nicht in Mitleidenschaft zu ziehen. Die Anordnung darf keine polizeiliche Ersatzmaßnahme für die mangelnde Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten sein.

Im vorliegenden Fall zeigen die Unfalldaten, dass bei einer überwiegenden Mehrheit nicht aufgrund der örtlichen Lage, sondern aufgrund von Geschwindigkeitsüberschreitungen oder Missachtung des Rechtsfahrgebotes ein Unfall ursächlich ist. Die an diesem Streckenabschnitt geltenden Verkehrsregeln wären bei regelkonformem Verhalten der Verkehrsteilnehmer ausreichend, um die dem Straßenverkehr drohenden oder von ihm ausgehenden Gefahrenquellen auszuschließen. Der Tatbestand des § 45 Abs. 1 S. 1 i. V. m. Abs. 9 StVO ist damit nicht erfüllt.

c) Gefahrenlage wäre auf Abschnitt Q4 begrenzt

Sollte das Gericht von einer Gefahrenlage aufgrund der übermittelten Unfallzahlen nichtsdestotrotz ausgehen, so ist doch der Tatbestand lediglich für den Abschnitt Q4 gegeben. Die vorgetragenen Unfallzahlen beschränken sich zu 76 % (im Jahr 2024) und zu 65% (im Jahr 2023) auf den Abschnitt Q4 – Abschnitt 360 Station Kilometer 9,0 bis 11,5. Etwaige Überlegungen, wie eine Mehrfachbefahrung der Strecke in den Abschnitten Q1 bis Q3 durch eine gesamte Streckensperrung zu verhindern sei, entspricht nicht mehr den Voraussetzungen des Tatbestandes des § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO. Konkrete Anhaltspunkte für eine potenzielle Verschiebung der Unfälle auf die Abschnitte Q1 bis Q3, die das Landratsamt als Begründung (Begründung verkehrsrechtliche Anordnung 2.2.4, S. 8) für eine gesamte Streckensperrung anführt, liegen nicht vor. Verkehrsrechtliche Anordnung, die auf § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 StVO gestützt werden, dienen nicht zur allgemeinen Gefahrerforschung, eine Gefahrenlage muss bereits vorliegen (vgl. VG Bayreuth, Beschluss vom 9. April 2018 – B 1 S 18.52 –, Rn. 26, juris; BayVGH, Beschluss vom

26.02.2015 – 11 ZB 14.2491 – Rn. 20, juris). Gerade die örtlichen Besonderheiten der Straße (enge, aufeinanderfolgende Kurven) liegen besonders im Bereich Q4 vor. Für eine Beurteilung der tatbestandlichen Voraussetzungen ist es weiterhin unerheblich, ob sich im vorgelagerten Abschnitt Q3 eine weitere Zufahrt befindet. So befinden sich auf der Strecke Q1-Q3 Gaststätten, eine Alm aber auch Parkplätze als Startpunkte für Wanderungen abseits der Straße. Diese können im Falle einer Sperrung des Abschnittes Q4 erreicht und über Bayrischzell wieder verlassen werden. Aufgrund dessen ist bereits eine Sperrung, die sich ohne weitere Begrenzungen auf die gesamte Sudelfeldstrecke bezieht, rechtswidrig.

2. Verkehrsrechtliche Anordnung ist ermessensfehlerhaft

Die verkehrsrechtliche Anordnung ist, selbst wenn man den Tatbestand noch für einzelne Abschnitte der Strecke bejahen würden, rechtswidrig.

Im Rahmen des § 45 StVO stellt eine Einschränkung der Straßennutzung einen erheblichen Eingriff in die allgemeine Handlungsfreiheit gem. Art. 2 Abs. 1 GG dar. Zwar steht der Erlass der verkehrsrechtlichen Anordnung im Ermessen der Behörde. Diese behördliche Ermessensentscheidung ist gem. § 114 VwGO jedoch auf die gesetzlichen Grenzen des Ermessens hin gerichtlich überprüfbar. Als Teil dessen ist die Einhaltung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit zu überprüfen (vgl. BVerwG, Urteil vom 5. April 2001 – 3 C 23/00 –, Rn. 22, juris; BVerwG, Urteil vom 15. Dezember 2011 – 3 C 40/10 –, Rn. 17, juris). Die verkehrsrechtliche Anordnung ist nicht verhältnismäßig.

a) Geeignetheit

Es ist bereits fraglich, ob Streckensperrungen zur Lösung der konkreten Gefahrenlage geeignet sind. Der Kläger verkennet nicht, dass insoweit eine weite Einschätzungsprärogative des Beklagten besteht und grundsätzlich nur vollkommen ungeeignete Maßnahmen bereits auf dieser Ebene auszuschneiden sind.

Ob allerdings die Streckensperrung tatsächlich zu einer Verminderung der Gesamtfälle und Belästigungen führen würde, mag hingegen gerade hier hinterfragt werden. Tatsächlich spricht nämlich vieles dafür, dass die Probleme eher verlagert als gelöst werden. So hat sich in den vorliegenden

Verkehrszählungen erwiesen, dass im Vergleich zu den Vorjahren in den Jahren 2023 und 2024 besonders viele Motorradfahrer die Sudelfeldstrecke befahren haben, während die Zahl der Unfälle in etwa konstant geblieben ist. Dies korreliert mit der Sperrung anderer Strecken. So erfolgte in den Jahren 2023 und 2024 eine Streckensperrung am sogenannten „Kesselberg“, einer anderen beliebten Motorradstrecke, welche zu einer Verlagerung der Motorradverkehre geführt hat (vgl. Bl. 134 f.). Dies spricht eher dafür, dass eine einigermaßen konstante „Raserszene“ existiert, der mit punktuellen Streckensperrungen nicht zu begegnen ist. Wenn Aufklärung und Einsicht nicht funktionieren, müssen Verwaltungen und Polizei mit einer Kombination aus Verfolgungsdruck und baulichen Anpassungen reagieren. Streckensperrungen sind ungeeignet, da sie das Problem – die wenigen Motorradfahrer, die zum systematischen Rechtsbruch bereit sind – nicht lösen, sondern nur verlagern.

b) Erforderlichkeit

Würde man die Maßnahme als geeignet ansehen, so wäre sie nicht erforderlich. Unter verschiedenen geeigneten Maßnahmen sind nur solche erforderlich, welche die Adressaten (also hier die Motorradfahrer) am wenigsten beeinträchtigen.

Hinsichtlich der rechtstreuen Motorradfahrer ist das hier ersichtlich nicht der Fall. Bevor eine gesamte Gruppe von Verkehrsteilnehmern, aus der lediglich ein marginaler Teil für die entstandene Gefahrenlage verantwortlich zeichnet, ausgeschlossen wird, sind alle milderen Mittel Maßnahmen in den Blick zu nehmen, die geeignet sind, das unerwünschte Verkehrsverhalten in einem ausreichenden Maße zu erschweren. Mildere Mittel dürfen nicht allein mit der Begründung als ungeeignet verworfen werden, dass sie das rechtswidrige Verhalten nicht vollständig unterbinden können (Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 6. Juni 2019 – 8 B 821/18 –, Rn. 31, juris).

Es mangelt an der Erforderlichkeit der Maßnahme. Insbesondere wurden mildere Mittel als die Sperrung für Motorräder auf dem relevanten Streckenabschnitt nicht ausreichend geprüft bzw. aus ermessensfremden Erwägungen abgelehnt. Bevor eine gesamte Gruppe von Verkehrsteilnehmern von der Benutzung einer öffentlichen Straße ausgeschlossen wird, obwohl nur ein kleiner Teil von ihnen für die Gefahrenlage verantwortlich ist, muss die Beklagte zunächst alle milderen und gleich effektiven Mittel zur Ursachenbekämpfung in Betracht ziehen. Dabei

müssen mildere Mittel in Betracht gezogen werden, die das unerwünschte Verkehrsverhalten der Einzelnen erschweren und damit die Gefahrenlage weniger grundrechtseinschränkend beenden. Dabei sind auch Kombinationen einzelner Maßnahmen zu prüfen (vgl. VG Braunschweig, Urteil vom 4. Dezember 2019 – 6 A 532/18 –, juris).

Mittel der allgemeinen Verkehrsüberwachung wurden nicht ausreichend geprüft und durchgeführt, bevor die so einschneidende verkehrsrechtliche Anordnung der Streckensperrung für Motorradfahrer erprobt wird. Es ist bereits nicht ersichtlich, warum eine konsequentere Verfolgung der Geschwindigkeitsüberschreitungen nicht weiter in Betracht kommt. In Anbetracht der Tatsache, dass es sich bei den Unfällen um einen klar umgrenzten Streckenabschnitt handelt, wäre ein Einsatz verschiedener Messtechniken an dem konkreten Abschnitt möglich.

Für eine Verfolgung der einzelnen Verkehrssünder stehen verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung. Die technischen Möglichkeiten ermittelte die Beklagte bereits nicht ausreichend und lehnte diese teils ermessensfehlerhaft ab. Da alle technischen Lösungen keinen Eingriff in Freiheitsrechte darstellen würden, ist eine detaillierte Auseinandersetzung erforderlich. Ausweislich der Verwaltungsakte wurden die bereits bestehenden Möglichkeiten der Verfolgung der Ordnungswidrigkeiten nicht ausgeschöpft.

aa) Gezielte Geschwindigkeitskontrollen für Motorradfahrer

Eine Identifizierung der Motorradfahrer, die an die Möglichkeiten zur Erfassung von Automobilfahrern angrenzt, ist möglich. Durch das parallele Aufstellen einer Front- und Heckkamera können sowohl das Nummernschild des Motorrads als auch der Fahrer von vorne abgelichtet werden. Sollte sich der Halter des Motorrads darauf berufen, dass Motorrad nicht selbst gefahren zu sein, ist ihm eine Fahrtenbuchauflage zu erteilen. Zwar ordnete die Polizei ausweislich der Begründung der verkehrsrechtlichen Anordnung bereits in der Vergangenheit Fahrtenbuchauflagen an. Ob diese sodann auch überprüft wurden, ist nicht ersichtlich.

Um die Geschwindigkeitsbegrenzungen konsequent zu verfolgen, kann die Beklagte mehrere Messanlagen aufstellen. Das bloße Verringern der Geschwindigkeit für einen minimalen Abschnitt wäre sodann nicht mehr möglich.

bb) Mobile Kontrollen ohne Gewöhnungseffekt sind möglich

Auch eine Geschwindigkeitserfassung mittels mobiler Kontrollen (Laserpistolen) durch die Verkehrspolizei ist möglich. Sicherlich ist das direkte Anhalten durch die Verkehrspolizisten die effektivste, wenn auch personalintensivste Möglichkeit, die einzelnen Fahrer, die sich nicht an die Geschwindigkeitsbeschränkungen halten, herauszufiltern. Den Kosten dieser Maßnahmen sind die Einnahmen entgegenzuhalten. Zwar werden diese Kontrollen jeweils nur kurz wirksam sein, da nachfolgende „Raser“ durch Apps oder Zeichen gewarnt werden, jedoch würde sich bei wiederholten Kontrollen schnell eine Verunsicherung einstellen, welche die Strecke als landschaftlich schöne Strecke prädestiniert, die sich zum „Rasen“ überhaupt nicht eignet.

Soweit der Beklagte meint, eine solche Verkehrsüberwachung sei nicht möglich, bleibt dies eine Behauptung ins Blaue. Tatsächlich hält er sie lediglich für aufwändig und wenig effektiv – und nicht zuletzt auch weniger geeignet, gegenüber den Forderungen aus dem politischen Feld eine konsequente Haltung zu zeigen.

cc) Abschnittsbezogene Geschwindigkeitsmessungen wurden nicht ausreichend geprüft

Speziell im Bereich Q4 der Sudelfeldstrecke wurde die Anwendung einer abschnittsbezogenen Geschwindigkeitsmessung (auch „Section Control“ genannt) nicht ausreichend geprüft. Eine „Section Control“ ist prädestiniert für die Sudelfeldstrecke. Gerade Verkehrsteilnehmern, die es auf eine maximale Geschwindigkeit anlegen, können so gezielt verfolgt werden. Schnelles Zeitfahren und nur minimales Abbremsen vor einer einzelnen Geschwindigkeitskontrolle, ist so unmöglich. Zwar ist dafür eine Ermächtigungsnorm im Landesrecht erforderlich. Das Bayerische Polizeiaufgabengesetz enthält eine solche Ermächtigungsnorm zur Anwendung der abschnittsbezogenen Geschwindigkeitsmessung bisher nicht. Das Bundesverwaltungsgericht hat jedoch bereits im Jahr 2020 ausgeführt, dass der Einsatz einer abschnittsbezogenen Geschwindigkeitsmessung zulässig und datenschutzkonform möglich ist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 31. Juli 2020 – 3 B 4/20 –, juris). Vor diesem Hintergrund mag zwar gegenwärtig eine Sanktionierung (noch) nicht möglich sein. Für eine Störeransprache durch die Polizei reicht der Verdacht durch eine Abschnittskontrolle jedoch ausreichend.

Da gerade im Abschnitt Q4 viele Unfälle passieren und die Streckenführung dort besonders kurvig ist, ist dieser Abschnitt optimal für eine engmaschige Überwachung der Geschwindigkeit geeignet. Da die Strecke bereits seit Jahrzehnten ein Problem darstellt, ist dort eine ausführlichere Auseinandersetzung mit den verschiedenen Möglichkeiten der Geschwindigkeitskontrollen notwendig.

dd) Weitere bauliche Maßnahmen möglich

Auf der streitgegenständlichen Strecke sind weitere bauliche Maßnahmen zur signifikanten Geschwindigkeitsreduzierung und somit zur Unfallprävention realisierbar. Die mangelnde Auseinandersetzung stellt bereits ein Ermessensfehler dar. Ausweislich der vorliegenden Verwaltungsakte stellt die häufige Missachtung des Rechtsfahrgebots eine Hauptursache der registrierten Verkehrsunfälle dar (neben der erhöhten Geschwindigkeit), Blatt 123 der Verwaltungsakte. Die Installation von Fahrbahnteilern (beispielsweise aus Kunststoff) gewährleistet die Einhaltung der eigenen Fahrspur, insbesondere im Kurvenbereich. Durch die physische Begrenzung der Fahrbahn wird die Fahrlinie objektiv vorgegeben. Dies unterbindet effektiv das verkehrswidrige Fahrverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer, denen eine exzessive Kurvenfahrt (hohe Geschwindigkeit und starkes "Schneiden" der Kurve) nicht mehr möglich ist. Selbst wenn aufgrund der Breite der Fahrbahnen extreme Schräglagen auch bei ausschließlicher Benutzung der jeweils rechten Fahrspur theoretisch möglich bleiben sollten, können die vorgesehenen Schwellen mit aufgesetzten Leitbaken derartige unerwünschte Fahrweisen effektiv beeinträchtigen. Dies geschieht, indem sie den für Kurvenfahrten in Schräglage zur Verfügung stehenden Fahrraum signifikant verkleinern (vgl. Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 6. Juni 2019 – 8 B 821/18 –, Rn. 55, juris). Obwohl gemäß dem Protokoll der „Folgebesprechung Sudelfeld“ vom 04.02.2024 (Bl. 136) die Teilnehmer die Option möglicher Fahrbahnteiler erörtert hatten, wird in dem nachfolgenden E-Mail-Verkehr (Bl. 527, 563) die Möglichkeit weiterer baulicher Maßnahmen pauschal abgelehnt, ohne eine differenzierte Auseinandersetzung mit den spezifischen Gegebenheiten der einzelnen Streckenabschnitte vorzunehmen.

c) Verkehrsrechtliche Anordnung ist nicht angemessen

Im Rahmen der Abwägung mit dem entgegenstehenden Grundrechtseingriff des Klägers ist die Streckensperrung im Übrigen auch nicht angemessen.

aa) Erhöhte Unfallzahlen nur am Wochenende

Die verkehrsrechtliche Anordnung, insbesondere die Vorgaben das die Strecke für Krafträder täglich von 11 bis 21 Uhr gesperrt ist, wird auch nicht durch die Unfallzahlen der letzten Jahre getragen. Fast 60% der Unfälle ereigneten sich am Wochenende. Deuten die Unfallstatistiken darauf hin, dass sich die riskanten Fahrten der hier den Anlass für das straßenverkehrsbehördliche Einschreiten gebenden Personengruppe auf Wochenenden und Feiertage oder auf spätere Tageszeiten konzentrieren, ist die verkehrsrechtliche Anordnung nur verhältnismäßig, wenn sie dies berücksichtigt (vgl. Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 6. Juni 2019 – 8 B 821/18 –, Rn. 61, juris). Die fehlende Einschränkung auf einzelne Wochentage ist damit nicht angemessen.

bb) Systematische Benachteiligung einer ganzen Verkehrsteilnehmergruppe

Die Sperrung am nahegelegenen Kesselberg zeigt, dass Motorradfahrern regional systematisch erhebliche Einschränkungen auferlegt werden. Langfristig wird so ein separates, eingeschränktes Verkehrsnetz für Motorradfahrer geschaffen, das erheblich von dem der übrigen Verkehrsteilnehmer abweicht. Ob die verkehrsrechtliche Anordnung zu einer Verringerung der Unfallzahlen führt oder lediglich zu einer Verschiebung der Unfälle ist ebenfalls fraglich. Die erfassten Unfallzahlen für das Jahr 2025, die in der Verwaltungsakte aufgeführt sind, stellen nur das Unfallgeschehen auf der Sudelfeldstrecke (auf Seiten der Landkreise Rosenheim und Miesbach) dar. Die Sperrung der Kesselbergstrecke führe bereits zu einer Verlagerung der Unfälle auf die Sudelfeldstrecke (so die Begründung der Verkehrsrechtlichen Anordnung, 2.2.4, S. 9, Verwaltungsakte, Blatt 562). Eine permanente Verschiebung der Unfallstrecken ist kein tragfähiges Konzept, um Unfälle langfristig

zu verhindern. Gerade deswegen muss in eine konsequentere Überwachung und Verfolgung der einzelnen Verkehrssünder investiert werden.

III. Auch eine Erprobungsmaßnahme nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 StVO wäre rechtswidrig

Sollte das Gericht die unter I. vertretene Auffassung nicht teilen und von einer Erprobungsmaßnahme nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 i. V. m. Absatz 9 Satz 1 StVO ausgehen, so ist die Maßnahme dennoch rechtswidrig. Denn die Voraussetzung des § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 i. V. m. Abs. 9 Abs. 1 StVO ist, dass die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der StVO für einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf nicht ausreichen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 1. September 2017 – 3 B 50/16 –, Rn. 7, juris). Die verkehrsrechtliche Anordnung ist nur dann zwingend erforderlich, wenn es sich um die unbedingt erforderliche und allein in Betracht kommende Maßnahme zur Gefahrenabwehr handelt (Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 29. August 2023 – 2 B 987/23 –, Rn. 28, juris; vgl. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 25. Juli 2011 – 11 B 11.921 –, Rn. 28, juris).

Zwar kann die zuständige Behörde eine Erprobung anordnen, wenn sie ausreichend darlegen kann, dass die mit der Erprobung angestrebte Wirkung nicht schon durch die Verhaltensregeln der Straßenverkehrsordnung erreicht wird. Dafür muss jedoch eine ausreichende Datengrundlage zu regelmäßigen Verkehrsverstößen und Ordnungswidrigkeiten vorliegen (vgl. Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 29. August 2023 – 2 B 987/23 –, Rn. 26, juris). Die Polizei führte zwar verschiedene Einsätze durch und stellte umfassende Verkehrsstromermittlungen an. Eine ausreichende Datengrundlage, die Auskunft darüber gibt, wie viele Geschwindigkeitsüberschreitungen auf der Strecke erfolgten, wie viele Ordnungswidrigkeiten begangen wurden oder wie viele Fahrtenbuchauflagen konsequent verfolgt wurden, liegt jedoch nicht vor. Eine Streckensperrung ist damit bereits nicht zwingend erforderlich.

Trotz der Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (vgl. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 28. Juni 2018 – 11 CS 18.964 –, juris), der einen weniger strengen Maßstab an die Verhältnismäßigkeit bei einer Maßnahme zur Erprobung anlegt, ist die verkehrsrechtliche Anordnung im Rahmen der Ermessensentscheidung abzuwägen und die Behörde muss stets ihr

Ermessen pflichtgemäß ausüben (vgl. Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 29. August 2023 – 2 B 987/23 –, Rn. 42, juris; BVerwG, Beschluss vom 1. September 2017 – 3 B 50/16 –, Rn. 6, juris; VG Minden, Beschluss vom 24. September 2021 – 2 L 450/21 –, Rn. 73, juris). Einer solchen Überprüfung hält die streitgegenständliche Anordnung nicht stand. Die unter Ziffer II. 2. umfassend dargelegten Erwägungen zur Unverhältnismäßigkeit – insbesondere das Bestehen gleichermaßen effektiver, aber weniger belastender technischer und baulicher Alternativen – lassen sich auf die Erprobungsmaßnahme übertragen. Eine Erprobung, die ohne Notwendigkeit eine gesamte Gruppe von Verkehrsteilnehmern ausschließt, obwohl die Gefahrenlage durch gezielte Einzelmaßnahmen bekämpft werden könnte, überschreitet die Grenzen des behördlichen Ermessens und ist somit auch als zeitlich begrenzte Erprobungsmaßnahme rechtswidrig.

C. Einverständnis des Klägers

Der Kläger stimmt der Entscheidung durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter zu. Er weist aber darauf hin, dass die Sache – auch weil das Verfahren vom Bundesverband der Motorradfahrer begleitet wird – einige mediale Aufmerksamkeit genießt und in den Kreisen der rechtstreuen Motorradfahrer als Fall mit weit ausstrahlender Wirkung gilt. Für die bayerischen Motorradfahrer ist dieser Fall ein „Musterverfahren“. Vor diesem Hintergrund dürfte einiges dafürsprechen, die Sache als Kammerangelegenheit zu führen.

Dr. Gerhard Michael
Rechtsanwalt