

**Niedersächsisches  
Oberverwaltungsgericht  
Rechtsprechungsdatenbank**

**Hinweis:**

Die Benutzung der Texte für den privaten Gebrauch ist frei. Jede Form der kommerziellen Nutzung bedarf der Zustimmung des Gerichts.

**12 LC 270/04**

OVG Lüneburg  
Urteil vom 18.07.2006

Vorinstanz  
7 A 1055/03  
VG Oldenburg  
Urteil vom 19.05.2004

**Anordnung einer Tempo 30-Zone**

Rechtsquellen	Fundstellen	Suchworte
45 IX StVO 39 Ia StVO 45 I 1 StVO 45 Ic	NordÖR 2006, 503 NJW 2007, 1609	Tempo 30-Zone Zonenbewusstsein

**Leitsatz/Leitsätze**

Die Anordnung einer Tempo 30-Zone ist gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 1c StVO (i.d.F. d. 33. ÄndVStrVR v. 11.12.2000, BGBl. I f. 1690) gegenüber der vorherigen Rechtslage unter erleichterten Voraussetzungen zulässig; ein sog. Zonenbewusstsein innerhalb der Zone ist nicht mehr zu fordern.

**Aus dem Entscheidungstext**

**Tatbestand**

Der Kläger wendet sich gegen die Anordnung einer Tempo 30-Zone in der G. straße im Stadtgebiet der Beigeladenen.

Die G. straße ist etwa 750 m lang und verläuft von der Kreuzung mit der nördlich des Stadtkerns gelegenen Umgehungsstraße (Bundesstraße - B ) bis in den südlich gelegenen Altstadtbereich der Beigeladenen. Dieser reicht in westlicher Richtung bis zur Landesstraße (L) (Straßenzug H. -, I. - und J. straße).

Mit Schreiben vom 8. März 2002 beantragte die Beigeladene bei dem Beklagten die Anordnung einer Tempo 30-Zone für einen Teilbereich der G. straße. Zuvor waren bereits verschiedene innerörtliche Straßen östlich der G. straße und südlich der K. straße/L. straße als Tempo 30-Zonen ausgewiesen. Auf Anregung des Beklagten erweiterte die Beigeladene ihr Begehren mit Schreiben vom 15. August 2002 auf eine Ausdehnung der schon vorhandenen Tempo 30-Zonen auf alle Wohnstraßen östlich der L mit Ausnahme eines durch Verkehrszeichen 325 der StVO als verkehrsberuhigter Bereich angeordneten

Teilbereichs der G. Straße zwischen M. Straße und K. Straße, der als ein solcher beibehalten werden sollte. Am 22. August 2002 traf der Beklagte gegenüber der Beigeladenen die entsprechende verkehrsbehördliche Anordnung und verfügte die erforderlichen Maßnahmen zu ihrer Umsetzung.

Der Kläger betreibt einen Holz- und Baustoffhandel in der G. Straße 54 bis 60. Der Zu- und Abgangsverkehr zu und von seinem Betrieb führt in beide Richtungen der G. Straße, der Zuliefererverkehr zum Teil auch über die von der G. Straße abzweigende Straße „Am N.“ (N. rechts) und die M. Straße zum rückwärtigen Bereich seines Betriebsgeländes. Am 2. Dezember 2002 legte er gegen die Anordnung der Tempo 30-Zone im Bereich der nördlichen G. Straße Widerspruch ein und machte geltend: Die Voraussetzungen für die Anordnung nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO seien insoweit nicht gegeben. Aus den Unterlagen der Beigeladenen ergebe sich nicht, dass hier eine Verkehrssituation bestehe, die eine erhöhte Unfallhäufigkeit hinreichend wahrscheinlich mache. Der neu eingeführte § 45 Abs. 1c StVO stelle ebenfalls keine taugliche Ermächtigungsgrundlage für die Zonen-Anordnung dar. Die G. Straße sei eine Ortseingangs- bzw. -ausgangsstraße, die dem Durchgangsverkehr diene und von gehobener Bedeutung für die Erreichbarkeit des Stadtkerns sei. Sein Holz- und Baustoffhandel müsse für große Fahrzeuge und einen umfangreichen Kundenverkehr erreichbar sein. Dieser Verkehr werde durch die angeordnete Geschwindigkeitsreduzierung derart beeinträchtigt, dass mit erheblichen Einbußen für seinen Gewerbebetrieb zu rechnen sei. Der Beklagte habe auch das ihm zustehende Ermessen fehlerhaft ausgeübt, weil er seine - des Klägers - Belange nicht berücksichtigt oder zumindest nicht hinreichend gewichtet habe.

Die Bezirksregierung Weser-Ems wies den Widerspruch mit Widerspruchsbescheid vom 14. Februar 2003 zurück. Zur Begründung führte sie aus: An die Anordnung von Tempo 30-Zonen seien im Verhältnis zur Anordnung anderer Verkehrszeichen und -einrichtungen geringere Anforderungen zu stellen. Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO müsse nicht nachgewiesen werden, dass aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage bestehe. Notwendige Voraussetzungen für die Zonen-Anordnung seien, dass der Durchgangsverkehr nur von geringerer Bedeutung sei und die Geschwindigkeitsbeschränkung in der Zone vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Radfahrer diene. Diese Voraussetzungen seien in der G. Straße gegeben. Der Durchgangsverkehr habe in der Straße nur geringe Bedeutung. Die Straße werde hauptsächlich von Verkehrsteilnehmern genutzt, deren Ziel direkt an der G. Straße oder im unmittelbaren Nahbereich gelegen sei. Demgegenüber werde der Durchgangsverkehr auf der L um den Altstadtbereich herumgeführt. Die G. Straße führe durch ein Mischgebiet mit einem erheblichen Anteil an zum Teil dicht an der Straße stehenden Wohngebäuden. Infolge der Zonen-Anordnung könne davon ausgegangen werden, dass es durch die deutlich geringeren Geschwindigkeiten auf der Straße allgemein zu einem höheren Schutz der Fußgänger und Radfahrer komme. Das Vorhandensein von Gewerbebetrieben sei kein Hinderungsgrund für die Anordnung.

Ermessensfehler seien nicht zu erkennen. Insbesondere sei nicht ersichtlich, dass der Kläger durch die Anordnung wirtschaftliche Nachteile erleiden müsse. Die Strecke, die zum Geschäftsbetrieb des Klägers nunmehr mit höchstens 30 km/h anstatt mit der zuvor zulässigen innerörtlichen Geschwindigkeit von 50 km/h gefahren werden dürfe, sei nur etwa 400 m lang. Dadurch entstehe nur ein geringer Zeitverlust von etwa einer halben Minute.

Der Kläger hat am 19. März 2003 Anfechtungsklage erhoben und sein Begehren weiterverfolgt mit der Begründung, sein Gewerbebetrieb habe wegen der Zonen-Anordnung erhebliche Umsatzeinbußen zu erleiden. Insbesondere die gewerblichen Kunden könnten seinen Betrieb nicht mehr zügig anfahren und würden deshalb auf einen konkurrierenden Baustoffhandel in einem Sondergebiet am Ortsrand ausweichen. In der G. Straße lägen die Voraussetzungen für eine Zonen-Anordnung nicht vor. Dass die Tempo 30-Zone ganz allgemein zu einem höheren Schutz des Fußgänger- und Radverkehrs führe, reiche zu ihrer Anordnung nicht aus. Die Straße führe nicht durch ein Wohngebiet, sondern durch ein typisches Mischgebiet mit überwiegend gewerblicher Nutzung Richtung Innenstadt. Eine das allgemeine Risiko übersteigende Gefahrenlage habe der Beklagte nicht dargetan und liege auch nicht vor. Ein hoher Fußgänger- oder Radverkehr finde auf der Straße nicht statt, ebenso wenig ein Querungsverkehr. Die G. Straße stelle eine für die Zonen-Anordnung ungeeignete Durchgangsstraße dar. Sie sei die einzige Straße, die von der Umgehungsstraße direkt in das Stadtzentrum führe. Sie nehme den Zu- und Abgangsverkehr verschiedener gewerblicher Betriebe und öffentlicher Einrichtungen auf, außerdem führten Linienbusse stadtauswärts über diese Straße. Insbesondere in ihrem nördlichen Teilabschnitt sei die Zonen-Anordnung für die Verkehrsteilnehmer wegen des breiten Straßenausbaus nicht zu erkennen. Dieser Straßenabschnitt unterscheide sich im Erscheinungsbild von dem nachfolgenden Bereich. Das von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts geforderte Zonenbewusstsein sei nicht vorhanden.

Der Kläger hat beantragt,

die Anordnung des Beklagten vom 22. August 2002 und den Widerspruchsbescheid der Bezirksregierung Weser-Ems vom 14. Februar 2003 aufzuheben, soweit davon die G. Straße erfasst sei, hilfsweise,

die im Hauptantrag genannten Bescheide aufzuheben, soweit davon die G. Straße von der Umgehungsstraße bis zur Straße „Am N.“ erfasst sei.

Der Beklagte hat beantragt,

die Klage abzuweisen.

Er hat unter Vertiefung der Begründung des Widerspruchsbescheides erwidert: Die

streitige Zonen-Anordnung erfülle die Voraussetzungen des § 45 Abs. 1c StVO. Die G. straße sei wegen der hohen Verkehrsdichte zum Schutz der Wohnbevölkerung und insbesondere zum Schutz der Fußgänger und Radfahrer in die vorhandenen Tempo 30-Zonen einbezogen worden. Dem Durchgangsverkehr komme in dem Bereich nicht das vom Kläger behauptete Gewicht zu, er sei nur unbedeutend. Während einer Verkehrszählung am 24. März 2004 hätten 1543 Fahrzeuge die G. straße in Richtung B in 24 Stunden befahren, in der Spitzenstunde seien es 120 Fahrzeuge gewesen. Das Verkehrskonzept sei darauf ausgelegt, den Verkehr mit Zielen in der G. straße und den umliegenden Straßen innerhalb der Tempo 30-Zone aufzunehmen. Die G. straße sei in ihrem verkehrsberuhigten Bereich baulich unterbrochen. In der Innenstadt schlossen sich mehrere Einbahnstraßen an, so dass eine Durchfahrt nur nach mehrmaligem Abbiegen möglich sei. Die Behauptung des Klägers, er erleide durch die Zonen-Anordnung erhebliche finanzielle Einbußen, sei zurückzuweisen. Die Anordnung führe dazu, dass die Anfahrt zu seinem Betriebsgelände im Vergleich zur vorherigen Verkehrsregelung nur geringfügig um 20 Sekunden länger sei. Die Beibehaltung der Zonen-Anordnung sei im Ergebnis sachgerecht. Geschwindigkeitsmessungen vor und nach Einführung der Zone hätten ergeben, dass das Geschwindigkeitsniveau erheblich reduziert worden sei. Dadurch habe sich die Verkehrssicherheit insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer erhöht. Eine Verkürzung der Tempo 30-Zone um den Bereich nördlich des Alten O. komme nicht in Betracht, weil der dadurch erlangte geringe Zeitvorteil von etwa 10 Sekunden für den Verkehr zum und vom Betrieb des Klägers außer Verhältnis zum Interesse der dortigen Wohnbevölkerung an der Verkehrssicherheit stehe. Gerade im Bereich des Ortseingangs befinde sich nahezu ausschließlich Wohnbebauung.

Die Beigeladene hat keinen Antrag gestellt.

Sie hat darauf hingewiesen, dass sich ihr Bau- und Umweltausschuss in der Sitzung am 30. Oktober 2003 für die Aufrechterhaltung der streitigen Zonen-Anordnung ausgesprochen habe. Soweit der Kläger Umsatzeinbußen erlitten habe, sei zweifelhaft, ob dies auf eine im Verhältnis zu einem Konkurrenzbetrieb jenseits der B 436 unattraktivere Lage zurückzuführen sei.

Das Verwaltungsgericht hat die Klage mit dem angefochtenen Urteil abgewiesen und zur Begründung ausgeführt: Sowohl der Haupt- als auch der Hilfsantrag seien unbegründet. Die Zonen-Anordnung in der G. straße sei gemäß § 45 Abs. 1c StVO gerechtfertigt. Sie diene einem verkehrsrechtlich anzuerkennenden Zweck. Die Möglichkeit der Einrichtung von Tempo 30-Zonen sei durch die Einführung des § 45 Abs. 1c StVO wesentlich erweitert worden. Der Verordnungsgeber habe in der Vorschrift Regelbeispiele benannt, in denen die Straßenverkehrsbehörde grundsätzlich ohne weitere Nachprüfung im Einzelfall von einer Gefahrenlage ausgehen dürfe. Die Voraussetzungen für die Zonen-Anordnung lägen hier vor. Nach den Feststellungen bei der vom Berichterstatter der Kammer durchgeführten Ortsbesichtigung befinde sich von der B bis zur Einmündung der Straße

„Am N.“ ganz überwiegend Wohnbebauung. An der Ostseite der Straße seien in einem bauplanerisch festgesetzten Wohngebiet Mehrfamilienhäuser, westlich der Straße Einfamilienhäuser errichtet worden. Es sei rechtlich unerheblich, dass die Straße in diesem Bereich relativ breit ausgebaut sei und die Randbebauung weitläufig erscheine. Von der Einmündung der Straße „Am N.“ bis zum Beginn des verkehrsberuhigt ausgebauten Teils der G. Straße befinde sich zwar ein Mischgebiet mit zum Teil starkem Gewerbeanteil. Die Ortsbesichtigung habe aber ergeben, dass in diesem Bereich Gründe der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 erforderlich machten. Die Straße verlaufe hier durch den alten Stadtkern. Die Bebauung befinde sich nahe der Fahrbahn. Dies habe zum einen zur Folge, dass die Straße unübersichtlich sei. Zum anderen seien die Bürgersteige derartig schmal, dass an vielen Stellen ein Fußgängerbegegnungsverkehr nicht ohne Ausweichen auf die Fahrbahn möglich sei. Bei dieser Sachlage bedürfe es keiner gerichtlichen Beurteilung, ob die G. Straße auch eine hohe Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie einen hohen Querungsbedarf aufweise. Der Kläger könne sich nicht auf § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO berufen, denn nach Satz 2 seien Tempo 30-Zonen von seinem Anwendungsbereich ausgenommen. Ein besonderes Zonenbewusstsein, wie es das Bundesverwaltungsgericht zur früheren Rechtslage gefordert habe, sei nach der Einführung des § 45 Abs. 1c StVO nicht mehr erforderlich. Der Ordnungsgeber gehe davon aus, dass die Kraftfahrer infolge der detaillierten Regelungen in § 45 Abs. 1c StVO Tempo 30-Zonen deutlich von Straßen außerhalb der Zonen unterscheiden könnten. Die weiteren Voraussetzungen für die Zonenanordnung seien ebenfalls gegeben, insbesondere sei die G. Straße nicht als Vorfahrtstraße angeordnet. Ermessensfehler, auf die sich der Kläger berufen könne, lägen nicht vor. Das wirtschaftliche Interesse des Klägers an dem Beibehalten der vorherigen Verkehrsregelung sei jedenfalls im Widerspruchsbescheid der Bezirksregierung Weser-Ems und gemäß § 114 Satz 2 VwGO im Klageverfahren durch ergänzende Ausführungen des Beklagten in rechtlich nicht zu beanstandender Weise berücksichtigt worden. Der Zeitverlust für die Kunden und Zulieferer des Klägers sei nur gering. Soweit er in der mündlichen Verhandlung von einem Umsatzrückgang für das Jahr 2003 von 13% bis 14% berichtet habe, sei davon auszugehen, dass dieser in erster Linie auf andere Ursachen wie die derzeit schlechte konjunkturelle Situation und die schon im Ansatz günstigere Lage eines Konkurrenzbetriebes zurückzuführen sei.

Gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts hat der Kläger die vom Verwaltungsgericht wegen grundsätzlicher Bedeutung der Rechtssache zugelassene Berufung eingelegt. Er trägt vor: Die Neufassung des § 45 Abs. 1c StVO ändere nichts daran, dass das Vorliegen der Voraussetzungen dieser Bestimmung allein nicht die Anordnung einer Tempo 30-Zone rechtfertigen könne. Die Maßnahme müsse vielmehr zu einem der in § 45 Abs. 1, 1a oder 1b StVO genannten Zwecke erforderlich sein. Die in § 45 Abs. 1c StVO genannten Regelbeispiele für die Zonen-Anordnung lägen für den Bereich der G. Straße nicht vor. Von der Einmündung der Straße Am N. in die G. Straße bis zum verkehrsberuhigten

Bereich befinde sich ein Mischgebiet mit zum Teil starkem Gewerbeanteil ohne hohen Fußgänger- oder Radverkehr. Die Zonen-Anordnung sei nicht zwingend erforderlich im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO, die Tempo 30-Zone vermittele dem Kraftfahrer auch nicht das notwendige Zonenbewusstsein. An diesem Erfordernis sei entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts auch nach Einführung des § 45 Abs. 1c StVO festzuhalten. Im Übrigen habe der Beklagte seine - des Klägers - wirtschaftlichen Interessen an der Beibehaltung einer zügigen Erreichbarkeit seines Gewerbebetriebes nicht hinreichend gewichtet. Die neue Verkehrsregelung habe seine Kunden irritiert, weshalb sie zunehmend ausblieben.

Der Kläger beantragt,

unter Abänderung des erstinstanzlichen Urteils die Anordnung des Beklagten vom 22. August 2002 und den Widerspruchsbescheid der Bezirksregierung Weser-Ems vom 14. Februar 2003 aufzuheben, soweit davon die G. Straße in P. erfasst ist,

hilfsweise,

unter Abänderung des erstinstanzlichen Urteils die im Hauptantrag genannten Bescheide aufzuheben, soweit davon die G. Straße von der Umgehungsstraße bis zur Straße „Am N.“ erfasst ist.

Der Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Der Beklagte verteidigt die angefochtene Anordnung, die er weiterhin für rechtmäßig hält. Durch die Einführung des § 45 Abs. 1c StVO sei die Einrichtung von Tempo 30-Zonen wesentlich erleichtert worden. Neben den darin genannten Voraussetzungen sei für ihre Anordnung nicht zusätzlich eine Gefährdung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs erforderlich. Dies ergebe sich auch aus der Neufassung des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO. Die bisherige Rechtsprechung zum sogenannten Zonenbewusstsein habe sich auf die frühere Rechtslage bezogen und sei für die jetzige nicht mehr aussagekräftig. Die Verkehrsteilnehmer müssten nach der Neufassung des § 39 Abs. 1a StVO innerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich mit Tempo 30-Zonen rechnen. Im Ortseingangsbereich der G. Straße befinde sich ein Wohngebiet, das einen Querungsbedarf für die Radfahrer mit sich bringe. Im Bereich südlich der Einmündung der Straße „Am N.“ in die G. Straße liege zudem die vom Kläger geforderte Gefahrenlage vor, weil die Straße hier durch die angrenzende Bebauung eng und unübersichtlich sei. Außerdem seien die Nebenanlagen zum Teil so schmal, dass ein Begegnungsverkehr von Fußgängern ohne Ausweichen auf die Fahrbahn nicht möglich sei. Durch die Anordnung der Tempo 30-Zone würden die Gefahren in dem Bereich erheblich gemindert. Die Einführung der „rechts vor links“-Regel beeinträchtige die Verkehrssicherheit nicht.

Insbesondere im Einmündungsbereich der Straße Am N. sei das Gegenteil der Fall, weil die stadtauswärts fahrenden Verkehrsteilnehmer auf der G. Straße nunmehr die Bevorrechtigung der aus der Straße Am N. einbiegenden Fahrzeuge beachten müssten.

Die Beigeladene stellt keinen Antrag und hat sich im Berufungsverfahren nicht weiter geäußert.

Wegen der Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der Gerichtsakten und die vorgelegten Unterlagen der Beteiligten Bezug genommen. Der Berichterstatter des Senats hat die Örtlichkeiten aufgrund entsprechenden Beschlusses des Senats vom 18. Mai 2006 in Augenschein genommen. Wegen des Ergebnisses wird auf das Protokoll vom 13. Juni 2006 Bezug genommen.

### **Entscheidungsgründe**

Die nach Zulassung durch das Verwaltungsgericht gemäß § 124 VwGO statthafte und auch im Übrigen zulässige Berufung des Klägers ist sowohl mit ihrem Hauptantrag als auch mit dem Hilfsantrag unbegründet.

Die der Berufung zugrunde liegende Anfechtungsklage ist zulässig. Sie richtet sich gegen die verkehrsbehördliche Anordnung des Beklagten vom 22. August 2002 (in der Fassung des Widerspruchsbescheids der Bezirksregierung Weser-Ems vom 14. Februar 2003), die durch das in der G. Straße aufgestellte Verkehrszeichen 274.1 umgesetzt worden ist. Die amtlichen Verkehrszeichen gemäß §§ 41, 42 StVO sind nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts anfechtbare Verwaltungsakte in Form der Allgemeinverfügung (§ 1 Abs. 1 Nds. VwVfG i.V.m. § 35 Satz 2 VwVfG). Sie verkörpern die ihnen zugrunde liegenden Anordnungen und werden mit ihrem Aufstellen gegenüber den Verkehrsteilnehmern, die sich den von ihnen erfassten Streckenabschnitten nähern, bekannt gemacht und damit fortlaufend neu erlassen (vgl. BVerwG, Urteil vom 9.6.1967 - VII C 18.66 -, BVerwGE 27, 181; Urteil vom 13.12.1974 - VII C 19.71 -, VRS 49, 70; Urteil vom 13.12.1979 - 7 C 46.78 -, BVerwGE 59, 221; vgl. auch Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl., § 41 StVO Rdnr. 247; Jahn, DAR 1995, 315, 317).

Der Kläger ist als Verkehrsteilnehmer und damit Adressat der Verkehrsbeschränkung sowie als Anlieger der von der Tempo 30-Zone erfassten G. Straße gemäß § 42 Abs. 2 VwGO klagebefugt (BVerwG, Urteil vom 27.1.1993 - 11 C 35.92 -, BVerwGE 92, 32; Urteil vom 9.9.1993 - 11 C 37.92 -, Buchholz 442.151 § 45 StVO Nr. 27; Urteil vom 14.12.1994 - 11 C 25.93 -, DAR 1995, 170; Urteil vom 21.8.2003 - 3 C 15.03 -, NJW 2004, 698).

Das mit dem Hauptantrag des Klägers verfolgte Anfechtungsbegehren, die Einrichtung der Tempo 30-Zone aufzuheben, soweit von ihr die G. Straße erfasst ist, hat in der Sache keinen Erfolg.

Rechtsgrundlage für die Anordnung einer Tempo 30-Zone ist § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 1c StVO (i.d.F. der 33. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 11.12.2000 - ÄndVStrVR - BGBl I S. 1690). Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Nach Abs. 1c ordnen sie ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 i.V.m. Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb einer Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Abs. 1 Satz 1 StVO („rechts vor links“) gelten. Die Regelungen werden ergänzt durch die ebenfalls durch die 33. ÄndVStVR eingeführte Bestimmung in § 39 Abs. 1a StVO, wonach innerhalb geschlossener Ortschaften abseits der Vorfahrtstraßen mit der Anordnung von Tempo 30-Zonen zu rechnen ist, und durch die Regelung in § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO, nach der Tempo 30-Zonen ebenso wie Zonen-Geschwindigkeitsbegrenzungen nach Abs. 1d von dem Erfordernis einer aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse bestehenden, das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigenden Gefahrenlage ausgenommen werden.

Durch die vorgenannten Bestimmungen hat der Ordnungsgeber, worauf das Verwaltungsgericht zutreffend hingewiesen hat, die Voraussetzungen für die Einrichtung von Tempo 30-Zonen im Interesse der Verkehrssicherheit und eines stärkeren Schutzes der Wohnbevölkerung vor Emissionen des Straßenverkehrs im Verhältnis zur bis dahin möglichen Einrichtung von geschwindigkeitsbeschränkten Zonen gemäß § 45 Abs. 1b StVO (a.F., vgl. dazu Jahn, a.a.O., 315 ff.; Kramer, DAR 2001, 100, 101) wesentlich erleichtert (BR-Drucks. 599/00, S. 12; Bouska, NZV 2001, 27, 29; Hentschel, NJW 2001, 466, 467; Kramer, a.a.O., 103).

Im streitgegenständlichen Bereich der G. Straße sind die tatbestandsmäßigen Voraussetzungen für die Zonen-Anordnung jedenfalls insoweit gegeben, als der Kläger in seinen rechtlich geschützten Interessen berührt ist. Die Anordnung erfasst einen innerörtlichen Bereich, der hierfür gemäß § 45 Abs. 1c Satz 1 StVO grundsätzlich geeignet ist. An der G. Straße befindet sich in ihrem nördlichen Abschnitt vom Einmündungsbereich

der Straße „Am N.“ stadtauswärts nahezu ausschließlich Wohnbebauung und in südlicher Richtung bis zum verkehrsberuhigten Bereich teils gewerbliche Grundstücksnutzung und im Übrigen ebenfalls Wohnbebauung. Ob die Bebauung im nördlichen Abschnitt einem allgemeinen oder reinen Wohngebiet und in südlicher Richtung einem Mischgebiet oder - insgesamt betrachtet - in beiden Abschnitten einem Mischgebiet entspricht, kann dahinstehen. Denn im Hinblick auf den erheblichen Anteil an Wohnbebauung entlang der Straße ist der streitgegenständliche Bereich jedenfalls als Gebiet anzusehen, auf das sich eine Tempo 30-Zone erstrecken kann. Wie sich aus dem Wort „insbesondere“ in § 45 Abs. 1c Satz 1 StVO ergibt, ist die Zonen-Anordnung nicht auf die ausdrücklich genannten Wohngebiete und Gebiete mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf beschränkt, ausgeschlossen sind vielmehr nur Baugebiete ohne oder mit nur untergeordneter Wohnnutzung (vgl. auch VwV XI.2 zu § 45 Abs. 1 bis 1f StVO).

Die G. Straße ist keine Straße des überörtlichen Verkehrs, d. h. keine als Bundes-, Landes- oder Kreisstraße klassifizierte Straße und auch keine Vorfahrtstraße im Sinne des § 45 Abs. 1c Satz 2 StVO. Soweit es ergänzend hierzu in VwV XI.2 zu § 45 Abs. 1 bis 1f StVO heißt, dass Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nur dort in Betracht kommen, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist, kann der Kläger daraus nichts für sich herleiten. Bei der G. Straße handelt es sich nicht um eine derartige Straße. Sie ist nicht als Durchfahrt für den überörtlichen Verkehr ausgelegt, sondern auf die Erschließung der anliegenden Grundstücke und als Verbindung insbesondere zu den (Wohn-)Straßen der näheren Umgebung. Auch wenn ihr insoweit eine gewisse Sammelfunktion zukommt und über sie zum Teil auch Verkehr von und zu gewerblichen Betrieben und öffentlichen Einrichtungen in ihrem näheren Einzugsbereich geführt wird, ändert das nichts daran, dass sie nicht der Aufnahme eines überörtlichen Verkehrs dient. Dem steht nach den überzeugenden Darlegungen des Beklagten entgegen, dass der südlich des Betriebs des Klägers eingerichtete verkehrsberuhigte Bereich der G. Straße mit seiner baulichen Gestaltung den Verkehrsfluss unterbricht, und außerdem, dass die westlich der G. Straße ebenfalls in Nord-Süd-Richtung führende L mit den Straßenzügen H. -, I. - und J. Straße diese Funktion erfüllt, d.h. den Durchgangsverkehr aufnimmt und um den Altstadtbereich der Beigeladenen herumführt.

Die Voraussetzungen des § 45 Abs. 1c Satz 3 StVO liegen im durch das Verkehrszeichen 274.1 in der G. Straße konkretisierten räumlichen Geltungsbereich der Zonen-Anordnung zwar nicht sämtlich vor. Denn im Geltungsbereich der Tempo 30-Zone befindet sich entgegen § 45 Abs. 1c Satz 3 StVO nördlich vom Einmündungsbereich der Q. -Straße entlang der G. Straße über eine Strecke von etwa 50 - 80 m ein von der Straßenfahrbahn abgesetzter gemeinsamer Rad- und Fußweg mit durch das Verkehrszeichen 240 angeordneter Radwegebenutzungspflicht. Die gemäß § 45 Abs. 1c Satz 3 StVO vorgesehene Mischung der Verkehrsarten auf der Fahrbahn als wesentliches geschwindigkeitsreduzierendes Moment (vgl. Kramer, a.a.O., 103) ist deshalb in diesem Bereich nicht vollständig gewährleistet. Die Radwegeschilderung entspricht insoweit

nicht der Verfügung vom 22. August 2002, in der gegenüber der Beigeladenen im Hinblick auf die Regelung in § 45 Abs. 1c Satz 3 StVO zu den benutzungspflichtigen Radwegen bestimmt worden ist, dass eine etwaig vorhandene Radwegebekanntmachung (Zeichen 237 oder 240) zu entfernen sei. Dies ist bisher nicht oder jedenfalls nicht vollständig geschehen. Wie sich bei der Ortsbesichtigung am 13. Juni 2006 bestätigt hat, ist das Verkehrszeichen 274.1 auch entgegen der Anordnung vom 22. August 2002 nicht in Höhe des Hauses G. Straße Nr. 93, sondern weiter nördlich nur wenige Meter entfernt von der Ortstafel aufgestellt worden.

Das Verwaltungsgericht hat die mangelhafte Umsetzung der Verfügung vom 22. August 2002 im Ergebnis jedoch zu Recht als unbeachtliches Vollzugsdefizit erachtet. Der Mangel in der Umsetzung der verkehrsbehördlichen Anordnung wirkt sich im vorliegenden Fall nicht entscheidend auf das Klagebegehren aus, weil der Kläger sich gegen die Anordnung vom 22. August 2002 selbst wendet, soweit davon die R. Straße erfasst wird, und nicht gegen das fehlerhafte Aufstellen des Verkehrszeichens 274.1 im Ortseingangs- bzw. -ausgangsbereich. Der Kläger wird durch den Radweg und den Umstand, dass die erforderliche Mischung des Kraftfahrzeugverkehrs mit dem Radverkehr in diesem Bereich vorläufig nicht vollständig gewährleistet ist, auch nicht in eigenen Rechten verletzt. Ihm geht es um die zügige Erreichbarkeit seines Gewerbebetriebes mit Kraftfahrzeugen, nicht um die im nördlichen Bereich der Straße noch angeordnete Radwegebenutzungspflicht. Im Übrigen hat der Vertreter des Beklagten in der mündlichen Verhandlung erklärt, er werde - sollte die Radwegebekanntmachung noch vorhanden sein - deren Entfernung entsprechend der verkehrsbehördlichen Anordnung umgehend veranlassen.

Die streitige Zonen-Anordnung genügt auch den Anforderungen gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO. Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 14. Dezember 1994 (a.a.O.) zur Anordnung einer geschwindigkeitsbeschränkten Zone nach § 45 Abs. 1b StVO (in der Fassung der 10. StVÄndVO v. 9.11.1989, BGBl. I S. 1976) ausgeführt, dass sie Gesichtspunkte der Sicherheit des Verkehrs im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO nicht außer acht lassen und ihnen nicht widersprechen dürfe. Die Entscheidung schließt an die frühere Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts an, nach der Verkehrsregelungen, die den innerstädtischen Straßenverkehr mit Kraftfahrzeugen zum Zwecke der Verkehrssicherheit oder -ordnung lenken oder beschränken, durch § 45 Abs. 1 StVO gedeckt sind, wenn die Maßnahmen zu diesem Zweck geeignet und erforderlich sind (Urt. v. 25.4.1980, a.a.O.; Urt. v. 27.1.1993, a.a.O.). An diesen Voraussetzungen ist auch nach der Einführung des § 45 Abs. 1c StVO im Zusammenhang mit der Errichtung von Tempo 30-Zonen festzuhalten (vgl. Hentschel, Straßenverkehrsrecht, a.a.O., § 45 StVO Rdnr. 37; derselbe, NJW 2001, 466, 469; Bouska, a.a.O.). Sie sind im hier streitigen Teilbereich der G. Straße gegeben.

Das Verwaltungsgericht hat zutreffend ausgeführt, dass die Zonen-Anordnung im nördlichen Bereich der G. Straße bis zum Einmündungsbereich der Straße Am N. dem

Schutz der Wohnbevölkerung diene und in ihrem weiteren Verlauf bis zum verkehrsberuhigten Bereich aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs erforderlich sei. Der Senat schließt sich den diesbezüglichen Feststellungen des Verwaltungsgerichts auf der Grundlage des Eindrucks an, den der Berichterstatter anlässlich der Ortsbesichtigung am 13. Juni 2006 von den Örtlichkeiten gewonnen hat. Die G. Straße ist im Abschnitt zwischen dem Einmündungsbereich der Straße „Am N.“ und dem südlich gelegenen verkehrsberuhigten Bereich nur eng ausgebaut und wirkt wegen leichter Verschwenkungen und insbesondere wegen der dicht an der Straße liegenden Bebauung unübersichtlich. Die Gehwege beiderseits der Straße sind zum Teil nur weniger als einen Meter breit und jedenfalls so schmal, dass ein Begegnungsverkehr von Fußgängern ohne Ausweichen auf die Fahrbahn nicht möglich ist. Die Fahrbahn selbst eröffnet Gefahren für die Radfahrer, insbesondere wenn sie von Kraftfahrzeugen überholt werden und Gegenverkehr naht. Ein Ausweichen der Radfahrer auf den Gehweg ist in diesem Bereich nicht möglich. Es führt hier deshalb zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrssicherheit, durch die Zonen-Anordnung das Geschwindigkeitsniveau unter Beachtung der höchstzulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h zu senken. In ihrem nördlichen Abschnitt in Richtung Ortsausgang wirkt die G. Straße wegen ihres gradlinigen Verlaufs, der von der Straße abgesetzten Bebauung und der breiten Gehwege zwar durchaus übersichtlich. Auf der anderen Seite ist aber zu berücksichtigen, dass in diesem Abschnitt fast ausschließlich Wohnbebauung vorhanden und außerdem in beiden Fahrtrichtungen jeweils eine Bushaltestelle eingerichtet ist, was einen entsprechenden Querungsbedarf von Fußgängern erwarten lässt. Auch wenn das Verkehrsaufkommen in der G. Straße nicht auffällig hoch ist, wie sich anhand der vom Beklagten durchgeführten Verkehrszählung am 24. März 2004 mit dem Ergebnis von 1.543 Fahrzeugen in Richtung Bundesstraße gezeigt hat, erscheint die Zonen-Anordnung deshalb auch in diesem Bereich zum Schutz der dortigen Wohnbevölkerung erforderlich. Im Übrigen spricht auch das vom Beklagten in Absprache mit der Beigeladenen verfolgte Verkehrskonzept, östlich der L. sämtliche innerörtliche Wohnstraßen in die Zone mit einzubeziehen, dafür, den nördlichen Abschnitt der G. Straße zur Abrundung des Zonenbereichs ebenfalls mit zu erfassen. Die Anordnung muss deshalb nicht auf den Abschnitt südlich des Einmündungsbereichs der Straße Am N. beschränkt werden. Durch die Stellungnahme der Polizeiinspektion Leer vom 9. Februar 2004, nach der sich in der G. Straße von August 2000 bis August 2002 sieben und von September 2002 bis September 2003 drei Unfälle ereignet hätten, wird die Erforderlichkeit der streitigen Anordnung nicht in Zweifel gezogen. Aus ihr ergibt sich zwar - bezogen auf einen Einjahreszeitraum - keine deutliche Veränderung des Unfallgeschehens in der Straße seit Einführung der Tempo 30-Zone. Die Zonen-Anordnung gemäß § 45 Abs. 1c StVO dient aber nicht (nur) der Beseitigung von Unfallschwerpunkten, sondern (auch) der Verkehrssicherheit allgemein und kann ihren Zweck erfüllen, wenn - wie hier - ein Schutzbedürfnis insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer besteht.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 14. Dezember 1994 (a.a.O.) zu

den Voraussetzungen für die Anordnung von geschwindigkeitsbeschränkten Zonen gemäß § 45 Abs. 1b StVO (a.F.) weiterhin ausgeführt, der mit der Zonen-Anordnung verbundene teilweise Verzicht auf die wiederholte Aufstellung von Verkehrszeichen (Sichtbarkeitsprinzip) setze voraus, dass das Gesamtbild des betreffenden Gebiets dem Kraftfahrer stets das Bewusstsein vermittele, sein Fahrzeug innerhalb einer geschwindigkeitsbeschränkten Zone zu steuern („Zonenbewusstsein“). Als wesentliche Umstände seien dabei zu berücksichtigen eine nicht zu große Ausdehnung des Zonengebiets, ferner gleichartige Merkmale der Straßen und eine erkennbare städtebauliche Einheit des Gebiets. An diesen Kriterien, die das Bundesverwaltungsgericht unter Hinweis auf die Begründung zur Zonen-Geschwindigkeitsverordnung vom 19. Februar 1985 (VKBl 1985, 170) und die Begründung des Regierungsentwurfs zur 10. StVÄndVO (BR-Drucks. 291/89, S. 12 f.; vgl. auch VwV X. zu § 45 Abs. 1 bis 1d StVO a.F.) entwickelt hat, ist im Zusammenhang mit Anordnungen gemäß § 45 Abs. 1c StVO nicht mehr uneingeschränkt festzuhalten (a.A. Bouska a.a.O.; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, a.a.O., § 45 StVO Rdnr. 37). Das Verwaltungsgericht hat in diesem Zusammenhang zu Recht darauf hingewiesen, dass der Ordnungsgeber mit der Einführung des § 45 Abs. 1 c StVO detaillierte Vorgaben zur Anordnung von Tempo 30-Zonen gemacht hat, wodurch es den Verkehrsteilnehmern ermöglicht wird, den Zonenbereich zu erkennen. In der Begründung zur 33. ÄndVStr (BR-Drucks. 599/00, S. 13) heißt es dementsprechend:

„Die Kraftfahrzeugführer werden künftig die Straßen in Tempo 30-Zonen deutlich von Straßen außerhalb solcher Zonen unterscheiden können. Die Anordnung von Zeichen 274.1 wird durch die grundsätzliche Vorfahrtregel „rechts vor links“, das ausnahmslose Fehlen von Lichtzeichen, Fahrstreifenbegrenzungen und Leitlinien sowie benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen unterstützt. Bauliche Veränderungen (Einengungen, Schwellen etc.) dürfen hingegen künftig nicht mehr erwartet werden. Stattdessen sollen erforderliche Verengungen des Fahrbahnquerschnitts durch Markierungen von Parkständen und Sperrflächen ausreichen.“

Weiterhin wird in der Begründung (S. 12) ausgeführt, dass zwar der weit überwiegende Anteil der innerörtlichen Verkehrsleistungen auch künftig auf Straßen mit der gesetzlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nach § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO erbracht werde. Gemessen an der Länge des innerörtlichen Straßennetzes könne aber künftig der Anteil, der mit einer Tempo 30-Zonen-Anordnung verkehrsberuhigt sei, überwiegen. Dies erfordere zusätzlich zu den Regelungen in § 45 Abs. 1c (neu) StVO eine Klarstellung in § 39 Abs. 1a (neu) StVO. Anhand dieser Vorstellungen des Ordnungsgebers wird deutlich, dass Tempo 30-Zonen zwar nach wie vor für die Verkehrsteilnehmer hinreichend deutlich erkennbar sein müssen, dass dabei aber den Kriterien der nicht zu großen Ausdehnung des Zonengebiets und der städtebaulichen Einheit des Gebiets nicht mehr die Bedeutung zukommt, die sie nach der früheren Rechtslage für geschwindigkeitsbeschränkte Zonen hatten. Dementsprechend sind diese beiden Kriterien auch in den VwV zu § 45 Abs. 1 bis 1f StVO (vgl. XI.) nicht mehr enthalten. Die

Verkehrsteilnehmer müssen sich gemäß § 39 Abs. 1a StVO grundsätzlich darauf einstellen, dass sie innerorts außerhalb der Vorfahrtstraßen eine umfassende Einrichtung von Tempo 30-Zonen vorfinden. § 39 Abs. 1a StVO dient in erster Linie zwar der Rechtssicherheit bei der Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten und hat insoweit eher deklaratorischen Charakter (vgl. dazu Kramer, a.a.O., 104 f.; Hentschel NJW 2001, 468). Die Vorschrift dient aber auch der Verkehrssicherheit und ergänzt insoweit § 45 Abs. 1c StVO (vgl. BR-Drucks. 599/00, S. 22). Die hinreichende Erkennbarkeit der Zonen wird unter Beachtung der Besonderheiten der örtlichen Gegebenheiten im Wesentlichen bereits dadurch gewährleistet, dass die Voraussetzungen des § 45 Abs. 1c StVO erfüllt sein müssen, durch dessen Sätze 2 bis 4 auch das vom Bundesverwaltungsgericht herangezogene Merkmal der Gleichartigkeit der Straßen abgelöst worden ist.

An der erforderlichen Erkennbarkeit der Zonen-Anordnung im Bereich der G. Straße bestehen nach diesen Maßstäben - auch unter Berücksichtigung der bereits erwähnten Mängel in der Umsetzung der Verfügung vom 22. August 2002 - keine Zweifel. Die Verkehrsteilnehmer können sich entgegen dem Vorbringen des Klägers hinreichend auf das Vorhandensein der Tempo 30-Zone einstellen. Der Bereich der G. Straße ist Teil einer im Wesentlichen einheitlichen, zahlreiche Straßenzüge östlich der Landesstraße 31 umfassenden Tempo 30-Zone, in der die Verkehrsteilnehmer nicht zu der Annahme verleitet werden, es gelte in diesem Bereich die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Für den nördlichen Bereich der G. Straße gilt nichts anderes. Auch wenn die Straße hier gradlinig verläuft und breiter ausgebaut ist als in dem südlich anschließenden Teilabschnitt, wird die Zonen-Anordnung den Verkehrsteilnehmern - abgesehen vom Verkehrszeichen 274.1 - vor allem durch das Fehlen von Lichtzeichen geregelten Kreuzungen, die Vorfahrtregel „rechts vor links“ in den Einmündungsbereichen der Straßen Am N., S. Straße und Q. -Straße sowie ergänzend durch auf der Straßenfahrbahn angebrachte Ziffern „30“ (vgl. dazu VwV XI.3.c) zu § 45 Abs. 1 bis 1f StVO) in Erinnerung gerufen. Außerdem führt die Straße in diesem Abschnitt vornehmlich an Wohnbebauung entlang, so dass die Verkehrsteilnehmer der Vorschrift des § 39 Abs. 1a StVO entsprechend mit der Zonen-Anordnung rechnen müssen.

Gegenüber der Tempo 30-Zone kann der Kläger nicht mit Erfolg einwenden, sie sei in der G. Straße nicht zwingend geboten im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO. Denn die Bestimmung ist Zusammenhang mit Satz 2 zu sehen, der durch die 33. ÄndVStR neu gefasst worden ist. Aus dem Zusammenhang beider Regelungen ergibt sich, dass die Anordnung von Tempo 30-Zonen sowie Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen wesentlich erleichtert werden soll. Zudem enthält § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO eine § 39 Abs. 1a StVO korrespondierende Regelung (siehe BR-Drucks. 599/00, S. 28). Würde man diese Bereiche hingegen nur dort für zulässig erachten, wo sie aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten erscheinen, stände das im Widerspruch zu der verkehrspolitischen Zielsetzung des Ordnungsgebers, Tempo 30-Zonen und Zonen-Geschwindigkeitsbegrenzungen auch dort zuzulassen, wo es an einer besonderen

Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO fehlt, sie mithin nicht „zwingend“ erscheinen. Bei einer solchen Sichtweise liefe die Regelung in § 45 Abs. 1c StVO weitgehend leer. Deshalb kommt die Anordnung einer Tempo 30-Zone schon dann in Betracht, wenn die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1c StVO gegeben sind und außerdem den Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO Beachtung geschenkt wird, d. h. Gründe der Sicherheit oder Ordnung für die Zonen-Anordnung sprechen. Das ist nach den zuvor gemachten Ausführungen für den streitgegenständlichen Bereich der Fall.

Der Senat teilt auch die Auffassung des Verwaltungsgerichts, dass die streitige Zonen-Anordnung Ermessensfehler zu Lasten des Klägers nicht enthält. Die geltend gemachten wirtschaftlichen Interessen des Klägers an einer zügigen Erreichbarkeit seines Gewerbebetriebes sind im Widerspruchsbescheid der Bezirksregierung Weser-Ems vom 14. Februar 2003 berücksichtigt und in vertretbarer Weise als die Zonen-Anordnung nicht hindernd angesehen worden. Dass die behaupteten Umsatzrückgänge (insbesondere für das Jahr 2003) tatsächlich auf die Errichtung der Tempo 30-Zone in der G. Straße zurückzuführen sind, ist eine Vermutung des Klägers, für die es an greifbaren Anhaltspunkten fehlt. Möglicherweise sind hier auch temporäre Ereignisse wie Geschwindigkeitskontrollen zu Beginn der Zoneneinrichtung ursächlich gewesen oder verkehrsrechtlich irrelevante Umstände wie konjunkturelle Einbrüche auf dem Bausektor oder eine steigende Attraktivität des vom Kläger in Bezug genommenen Konkurrenzbetriebs am Stadtrand der Beigeladenen. Einer weiteren Vertiefung bedarf diese Frage allerdings nicht. Denn unabhängig davon hat der Kläger keinen Anspruch auf das Fortbestehen einer aus seiner Sicht günstigen oder jedenfalls vormals besseren Verkehrssituation. Die Anfahrt zum Betrieb des Klägers über die Umgehungsstraße und die G. Straße würde sich durch die Zonen-Anordnung im Vergleich zur vorherigen Verkehrsregelung lediglich um bis zu 20 Sekunden verlängern. In den Fällen, in denen die Zulieferer über die Straße Am N. und die Burgstraße den rückwärtigen Bereich des Betriebsgeländes anfahren, ist die zeitliche Verzögerung noch geringer. Im Verhältnis zu den schutzwürdigen Belangen der schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Fußgänger und Radfahrer, sowie den Interessen der Wohnbevölkerung an der verkehrsberuhigten Maßnahme sind die vom Kläger geltend gemachten Nachteile nicht als derart gewichtig anzusehen, dass sie sich ihnen gegenüber durchsetzen könnten. Die Zonen-Anordnung beeinträchtigt die wirtschaftlichen Belange des Klägers nicht unverhältnismäßig.

Aus den vorstehenden Ausführungen folgt zugleich, dass auch der Hilfsantrag des Klägers, der auf eine nur eingeschränkte Aufhebung der streitigen Anordnung vom 22. August 2002 im Straßenabschnitt zwischen der Umgehungsstraße und der Straße „Am N.“ gerichtet ist, keinen Erfolg haben kann.

