


Fundstelle

openJur 2026, 4889

Rkr:  AmtlSlg: 

Tenor

- ¹ Die aufschiebende Wirkung der unter dem Aktenzeichen 18 K 859/26 erhobenen Klage gegen die Allgemeinverfügung der Antragsgegnerin in Form der auf dem S.-straße in 00000 G.-O. von der Einmündung X.-straße bis zur Einmündung U.-straße entsprechend der Drucksache N01 und des dazugehörigen Übersichtsplans "S.-straße - U.-straße - J.-straße" umgesetzten Verkehrszeichen zur Errichtung einer Fahrradstraße entlang der S.-straße sowie im Einfahrts-/Ausfahrtsbereich der S.-straße i. V.m. der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 29. Juli 2025 wird angeordnet. Der Antragsgegnerin wird aufgegeben, die auf dem S.-straße von der Einmündung X.-straße bis zur Einmündung U.-straße entsprechend der Drucksache N01 und des dazugehörigen Übersichtsplans "S.-straße - U.-straße - J.-straße" umgesetzten Verkehrszeichen, die auf der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 29. Juli 2025 beruhen, zu entfernen bzw. unwirksam zu machen. Die Antragsgegnerin trägt die Kosten des Verfahrens.
- ² Der Wert des Streitgegenstands wird auf 2.500,- Euro festgesetzt.

Gründe

- ³ Der sinngemäß gestellte Antrag,
- ⁴ 1. die aufschiebende Wirkung der unter dem Aktenzeichen 18 K 859/26 erhobenen Klage gegen die Allgemeinverfügung der Antragsgegnerin in Form der auf dem S.-straße in 00000 G.-O. von der Einmündung X.-straße bis zur Einmündung U.-straße entsprechend der Drucksache N01 und des dazugehörigen Übersichtsplans "S.-straße - U.-straße - J.-straße" umgesetzten Verkehrszeichen zur Errichtung einer Fahrradstraße entlang der S.-straße sowie im Einfahrts-/Ausfahrtsbereich der S.-straße i.V.m. der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 29. Juli 2025 anzuordnen,
- ⁵ 2. der Antragsgegnerin aufzugeben, die auf dem S.-straße von der Einmündung X.-straße bis zur Einmündung U.-straße entsprechend der Drucksache N01 und des dazugehörigen Übersichtsplans "S.-straße - U.-straße - J.-straße" angebrachten Verkehrsschilder, Vorschriftszeichen sowie Markierungen, die die verkehrsrechtliche Anordnung vom 29. Juli 2025 umsetzen, zu entfernen bzw. anderweitig unwirksam zu machen,
- ⁶ hat Erfolg.
- ⁷ Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der gegen die Allgemeinverfügung i.V.m. der verkehrsrechtlichen Anordnung der Antragsgegnerin vom 29. Juli 2025 erhobenen Klage ist gemäß § 80 Abs. 5 Satz 1 Var. 1 VwGO statthaft und auch im Übrigen zulässig.
- ⁸ Die Antragsteller sind insbesondere in entsprechender Anwendung von § 42 Abs. 2 VwGO antragsbefugt. Denn jedenfalls als Verkehrsteilnehmer können sie gegenüber einer Verkehrsbeschränkung als Verletzung eigener Rechte geltend machen, die rechtssatzmäßigen Voraussetzungen der auch sie treffenden Regelung lägen nicht vor oder aber ihre eigenen Belange seien bei der behördlichen Ermessensausübung rechtsfehlerhaft mit den für die Anordnung sprechenden Belangen abgewogen worden.
- ⁹ Vgl. BVerwG, Urteile vom 21. August 2003 - 3 C 15.03 - juris Rn. 13 ff. m.N. und vom 27. Januar 1993 - 11 C 35.92 - juris Rn. 14; VG Köln, Beschlüsse vom 28. Januar 2026 - 18 L 2261/25 - juris Rn. 6 und vom 20. August 2024 - 18 L 1279/24 - juris Rn. 6.
- ¹⁰ Der Antrag ist auch begründet.
- ¹¹ Nach § 80 Abs. 5 Satz 1 Var. 1 VwGO kann das Verwaltungsgericht die aufschiebende Wirkung einer Klage ganz oder teilweise anordnen, wenn deren aufschiebende Wirkung wie hier entsprechend § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 VwGO ausgeschlossen ist. Der von dem Gesetzgeber in diesen Fällen angenommene Vorrang des öffentlichen Vollziehungsinteresses besteht dann nicht, wenn sich der angegriffene Verwaltungsakt im Rahmen der vorzunehmenden summarischen Prüfung als offensichtlich rechtswidrig erweist.
- ¹² Die auf dem S.-straße in G. aufgestellten Verkehrszeichen, die die verkehrsrechtliche Anordnung der Antragsgegnerin vom 29. Juli 2025 umsetzen, stellen sich bei der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes gebotenen summarischen Prüfung als offensichtlich rechtswidrig dar.
- ¹³ Die den Verkehrszeichen zu Grunde liegende verkehrsrechtliche Anordnung kann auf keine denkbare Rechtsgrundlage gestützt werden.
- ¹⁴ Die Antragsgegnerin hat die Entscheidung zunächst auf § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO gestützt. Danach trifft die Straßenverkehrsbehörde die notwendigen Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung. Sie wird insoweit ermächtigt, kommunale Verkehrskonzepte zu fördern und damit gemeindliche Planungs- und Entwicklungsbelange zu verwirklichen.
- ¹⁵ Voraussetzung für eine verkehrsregelnde Maßnahme nach § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO ist damit ihre Notwendigkeit zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.
- ¹⁶ Vgl. zum Begriff der "geordneten städtebaulichen Entwicklung": VG Köln, Beschluss vom 22. Dezember 2025 - 18 L 2684/25 - juris Rn. 13 ff.

- ¹⁷ Dies erfordert zunächst ein tragfähiges städtebauliches Verkehrskonzept der Gemeinde, zumindest im Sinne einer allgemeinen Zielvorgabe. Denn nur in diesem Fall kann die straßenverkehrsrechtliche Anordnung ihre insoweit dienende Funktion entfalten.
- ¹⁸ Vgl. VG Aachen, Urteil vom 23. Mai 2023 - [10 K 1742/21](#) - juris Rn. 44, und Beschluss vom 11. Juli 2025 - [10 L 5/25](#) - juris Rn. 37.
- ¹⁹ Das kommunale Verkehrskonzept muss hinreichend konkret die verkehrsmäßigen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich darstellen, die aus Gründen der geordneten städtebaulichen Entwicklung für erforderlich oder zweckmäßig gehalten werden und von den für die Willensbildung in der Gemeinde zuständigen Organen beschlossen worden sind. Soweit durch die Veränderung der bestehenden Verkehrssituation Straßenzüge entlastet und Verkehrsströme umgelenkt werden sollen, muss das gemeindliche Planungskonzept den Erfordernissen planerischer Abwägung genügen und insbesondere darlegen, weshalb bestimmte Straßenzüge entlastet und welche neuen Straßenzüge in für dortige Anwohner zumutbarer Weise belastet werden sollen und können.
- ²⁰ Vgl. BVerwG, Urteil vom 20. April 1994 - [11 C 17.93](#) - juris Rn. 22; VGH München, Urteil vom 21. Februar 2011 - [11 B 09.3032](#) - juris Rn. 36; VG Köln, Beschluss vom 22. Dezember 2025 - [18 L 2684/25](#) - juris Rn. 21.
- ²¹ Des Weiteren muss das kommunale Verkehrskonzept auch auf substantiellen Erwägungen zu der Frage beruhen, ob die betroffenen Straßenzüge im Einzelnen und in ihrer Gesamtheit den jeweiligen straßenverkehrsrechtlichen Anforderungen genügen. Zwar ist - abgesehen von einer gerichtlichen Kontrolle - allein die Straßenverkehrsbehörde dazu berufen, verbindlich darüber zu entscheiden, ob im Einzelfall die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für die verkehrsrechtliche Anordnung vorliegen. Dies entbindet die Gemeinde jedoch nicht davon, schon bei Erstellung des Verkehrskonzepts zu überprüfen, ob die vorgesehenen Maßnahmen überhaupt zulässig sind.
- ²² Vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 23. Juni 1995 - [5 S 646/93](#) - juris Rn. 45.
- ²³ Das Radverkehrskonzept i.V.m. dem Fahrradstraßenkonzept der Antragsgegnerin genügt diesen Anforderungen nicht.
- ²⁴ In formeller Hinsicht wurde das Mobilitätskonzept der Antragsgegnerin durch die insoweit gemäß § 41 Abs. 1 und 2 GO NRW i.V.m. § 15 und § 16 der Zuständigkeitsordnung der Antragsgegnerin zuständigen Ausschüsse beschlossen. Gemäß § 16 Abs. 2 Nr. 3 der Zuständigkeitsverordnung der Antragsgegnerin entscheidet der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen über Maßnahmen des Mobilitätsmanagements und zur Umsetzung des städtischen Mobilitätskonzeptes. Der Beschluss hinsichtlich des Radverkehrsnetzes i.V.m. dem Fahrradstraßenkonzept erfolgte am 00. Februar 2024 ebenfalls durch den insoweit zuständigen Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen.
- ²⁵ In materieller Hinsicht trägt das Radverkehrsnetz zunächst dem städtebaulichen Anliegen Rechnung, erstmals alle für den Radverkehr wichtigen innerstädtischen Verbindungen auf möglichst geeigneten Routen zusammenzuführen. Hierbei wurden neben der Kürze und Schnelligkeit der Verbindung auch wichtige Quell- und Zielorte, Komfort und insbesondere die Verkehrssicherheit berücksichtigt. Insoweit lassen sich konkrete verkehrsmäßige Planungen in dem betroffenen räumlichen Bereich den Verwaltungsvorgängen textlich und unter Heranziehung des beigefügten Kartenmaterials entnehmen. Diese verkehrlichen Konzeptionen weisen auch einen Bezug zur geordneten städtebaulichen Entwicklung auf. So bildet das Konzept "Radverkehrsnetz" die Verlagerung des Radverkehrs unter Berücksichtigung der ermittelten Bedarfe von den zumeist über die Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs führenden direkten Verbindungen auf Routen entlang des attraktiveren Nebennetzes ab. Die Route N02 (N. - O.), auf welcher sich die streitgegenständliche Fahrradstraße befindet, ist Teil dieses Konzeptes.
- ²⁶ Allerdings lassen die Konzepte jede nachvollziehbare Darlegung vermissen, dass sich bei der Konzepterstellung auch mit den möglichen Verlagerungseffekten auseinandergesetzt wurde, die durch die infolge der Umsetzung des Radverkehrsnetzes geänderten Verkehrsführungen auftreten können. Die Antragsgegnerin hat den planungserheblichen Sachverhalt schon nicht umfassend ermittelt und ihrer Planung somit nicht zugrunde legen können. Insoweit mangelt es bereits an einer belastbaren Datengrundlage, aus der sich mögliche Auswirkungen der beabsichtigten Verkehrslenkung prognostizieren lassen. Zwar hat am 26. Juni 2025 in der streitgegenständlichen Straße über 24 Stunden eine Zählung von Kfz und Fahrrädern stattgefunden, wobei ermittelt wurde, dass der Radverkehr mit 453 Fahrrädern gegenüber dem Kfz-Verkehr mit 425 Fahrzeugen überwiegt. Diese Zählung fand jedoch nur einmalig und zudem zeitlich nach der Beschlussfassung am 00. Februar 2024 statt, sodass diese hierauf nicht beruhen konnte. Im Rahmen der Beschlussfassung, in der die Verwaltung u.a. mit der Umplanung der S.-straße beauftragt wurde, wurde vielmehr ausdrücklich protokolliert, dass die Verkehrsbelastung vor der Umsetzung und ein Jahr nach der Umsetzung ermittelt werden soll. Dokumentiert war im Zeitpunkt der Beschlussfassung damit allein die fehlende Datengrundlage. Vergleichbares gilt für die Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr. Hierzu fehlt es an jeglichen Erhebungen. So ist unklar, ob, wie oft, wann und in welchem Rahmen Daten zum ruhenden Verkehr ermittelt worden sind. Es fehlt jede Bestandsanalyse sowie eine Ermittlung konkreter (Nutzungs-) Bedarfe. Der Antragsgegnerin war bei ihrer Planung mithin nicht einmal klar, in welchem Umfang Parkplätze wegfallen würden und welche Nutzungsintensität diese aufweisen.
- ²⁷ Diese defizitäre Sachverhaltsermittlung schlägt auch auf die von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts geforderte planerische Abwägung durch. Zwar hat die Antragsgegnerin den inhaltlichen Austausch mit Verbänden, dem politischen Raum und der allgemeinen Öffentlichkeit im Vorfeld der Entscheidung gesucht und durchgeführt. Ohne eine hinreichende Ermittlung des Ist-Zustandes und einer hinreichenden Prognose fehlt es diesem Austausch jedoch an einer belastbaren Grundlage.
- ²⁸ Soweit die Antragsgegnerin die streitgegenständliche verkehrsrechtliche Anordnung in der Antragsrüge erstmalig auf § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 Buchst. b), Abs. 10 Nr. 2 StVO stützt, führt dies nicht zu ihrer Rechtmäßigkeit.

- ²⁹ Dabei kann dahinstehen, ob ein Austausch der Ermächtigungsgrundlage vorliegend zulässig ist oder ob die Anordnung durch den Austausch ihrer Begründung in ihrem Wesen in rechtswidriger Weise verändert würde.
- ³⁰ Vgl. zu den Anforderungen an den Austausch der Ermächtigungsgrundlage: OVG Münster, Beschlüsse vom 11. April 2025 - [8 B 238/25](#) - juris Rn. 21, 23 und vom 8. Dezember 2023 - [8 B 534/23](#) - juris Rn. 25.
- ³¹ Dahinstehen kann des Weiteren, ob die Antragsgegnerin in diesem Zusammenhang auch auf das Ziel "Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung" oder erneut erstmalig auf die "Verbesserung des Schutzes der Umwelt" abstellt.
- ³² Denn die weiteren Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 Buchst. b), Abs. 10 Nr. 2 StVO liegen ebenfalls nicht vor.
- ³³ So setzt § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO zusätzlich zum Anordnungsziel voraus, dass die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.
- ³⁴ Vgl. zur Qualifikation als zusätzliche Tatbestandsmerkmale: BR-Drs. 518/23, S. 18.
- ³⁵ Die Sicherheit des Verkehrs bezieht sich auf die Vermeidung von Schäden für Personen und Sachen im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr.
- ³⁶ Vgl. VG Köln, Beschluss vom 20. August 2024 - [18 L 1279/24](#) - juris Rn. 18.
- ³⁷ Der Aspekt der Leichtigkeit des Verkehrs zielt darauf, dass Verkehrsteilnehmer nicht mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt werden.
- ³⁸ Dabei ist zu beachten, dass die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt werden darf, wo hingegen die Leichtigkeit des Verkehrs zu berücksichtigen ist. Insoweit stellt die Berücksichtigung eine geringere Hürde als das Merkmal der fehlenden Beeinträchtigung dar.
- ³⁹ Vgl. VG Berlin, Beschluss vom 14. März 2025 - [11 L 767/24](#) - juris Rn. 31.
- ⁴⁰ Die Berücksichtigung der Leichtigkeit des Verkehrs setzt einen mit vertretbarem Aufwand ermittelten prognostischen Vorher-Nachher-Vergleich hinsichtlich der Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs und eine Abwägung gegenüber den entsprechend ermittelten, prognostizierten Effekten - je nach Anordnungsgrund - für die Verbesserung des Umwelt- und Klimaschutzes, die Verbesserung des Gesundheitsschutzes oder die Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung voraus. Dieser Vergleich verlangt keine aufwändigen Gutachten oder Lärm- oder Schadstoffmessungen; es genügen Abschätzungen aufgrund von belastbaren Verkehrserhebungen, Erfahrungswerten und allgemeinkundigen wissenschaftlichen Erkenntnissen.
- ⁴¹ Vgl. VG Berlin, Beschluss vom 14. März 2025 - [11 L 767/24](#) - juris Rn. 31.
- ⁴² Diesen Anforderungen genügt die verkehrsrechtliche Anordnung - auch unter Heranziehung der (ergänzenden) Ausführungen im gerichtlichen Verfahren - nicht.
- ⁴³ Weder das Radverkehrsnetz noch das Mobilitäts- oder das Fahrradstraßenkonzept erfüllen für sich oder in einer Gesamtschau die Anforderung an einen prognostischen Vorher-Nachher-Vergleich. Insoweit schlägt die oben bereits erwähnte defizitäre Sachverhaltsermittlung im Vorfeld der Beschlussfassungen in Bezug auf Verkehrsdaten auch in diesem Kontext durch.
- ⁴⁴ Dieses Defizit konnte die Antragsgegnerin schließlich auch nicht mit ihrer Antragsrüge beheben. Die Antragsgegnerin hat hier lediglich vorgebracht, es fände keine Beeinträchtigung der Sicherheit des Verkehrs statt, da durch die Ausweisung der Straße als Fahrradstraße der Radverkehr bevorrechtigt und klare Verhältnisse für alle Verkehrsteilnehmenden geschaffen würden. Dies sei für die Vermeidung von Schäden für Personen und Sachen im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr förderlich. Zur Sicherung der Leichtigkeit des Verkehrs sei die Straße für den Kraftfahrzeugverkehr freigegeben worden. Zu berücksichtigen sei hierbei u.a. auch, dass die Straße "S.-straße" vornehmlich dem Anliegerverkehr diene und somit eine eher untergeordnete Funktion im Verkehrsnetz innehat. Durch die Fahrradstraße und die hiermit verbundenen Maßnahmen zur Kennzeichnung, Bevorrechtigung sowie der zukünftig durchgängig komfortablen Radverkehrsführung insgesamt werde prognostisch ein weiterer Anstieg der Radverkehrsdichte auf dem gesamten Streckenverlauf erwartet.
- ⁴⁵ Auch wenn mit Blick auf den prognostischen Vorher-Nachher-Vergleich keine aufwändigen Gutachten zu verlangen sind, wäre es für die Annahme dieser "Erfahrungssätze" jedenfalls erforderlich, belastbare Verkehrsdaten zu ermitteln, um auf dieser Grundlage den Bedarf der einzelnen Verkehrsarten zu bemessen. Erst in der Folge kann dann prognostisch ermittelt werden, in welchem Umfang etwa von Bündelungseffekten auszugehen ist. Ohne Tatsachengrundlage bleiben die Behauptungen hingegen Allgemeinplätze. Vergleichbares gilt für die Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr. Dass die insoweit vorhandenen Daten für eine derartige Prognose ungeeignet sind, wurde bereits oben dargelegt.
- ⁴⁶ Mangels belastbarer Datengrundlage ist auch eine im Einzelfall ohne ein solches Konzept ergehende Anordnungen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO rechtswidrig (vgl. Ziffer 14d zu § 45 der VwV-StVO). Denn die grundsätzlich bestehende Möglichkeit einer Einzelfallentscheidung reduziert lediglich die Anforderung an die Erstellung eines kommunalen Gesamtkonzepts, das inhaltlich und räumlich über eine Einzelmaßnahme hinausgeht. Die weiteren inhaltlichen Anforderungen - Berücksichtigung der Leichtigkeit des Verkehrs - bleiben hiervon unberührt.
- ⁴⁷ Aus diesen Gründen hat auch der Antrag zu 2 gerichtet auf die Aufhebung der Vollziehung des Verwaltungsaktes gemäß § 80 Abs. 5 Satz 3 VwGO Erfolg.
- ⁴⁸ Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO.

⁴⁹ Die Festsetzung des Streitwerts beruht auf § 53 Abs. 2 Nr. 2, § 52 Abs. 1 GKG i.V.m. Ziffer 46.15 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit, wonach eine verkehrsregelnde Anordnung mit dem Auffangwert von 5.000,- Euro zu bemessen ist. Im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes war die Hälfte dieses Betrags (Ziffer 1.5 Satz 1 Halbsatz 1 des Streitwertkatalogs) anzusetzen.

⁵⁰ Rechtsmittelbelehrung

⁵¹ Gegen die Entscheidung über den Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes kann innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntgabe der Entscheidung bei dem Verwaltungsgericht Köln (Appellhofplatz, 50667 Köln oder Postfach 10 37 44, 50477 Köln) schriftlich Beschwerde eingelegt werden, über die das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen in Münster entscheidet. Die Beschwerdefrist ist auch gewahrt, wenn die Beschwerde innerhalb der Frist eingeht bei dem Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Aegidiikirchplatz 5, 48143 Münster oder Postfach 6309, 48033 Münster. Die Beschwerde ist innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Entscheidung zu begründen. Die Begründung ist, sofern sie nicht bereits mit der Beschwerde vorgelegt worden ist, bei dem Oberverwaltungsgericht schriftlich einzureichen. Sie muss einen bestimmten Antrag enthalten, die Gründe darlegen, aus denen die Entscheidung abzuändern oder aufzuheben ist, und sich mit der angefochtenen Entscheidung auseinandersetzen.

⁵² Die Beschwerde ist einzulegen und zu begründen durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, oder eine diesen gleichgestellte Person als Bevollmächtigten. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich auch durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Auf die besonderen Regelungen in § 67 Abs. 4 Sätze 7 und 8 VwGO wird hingewiesen.

⁵³ Die Entscheidung über die Kosten des Verfahrens ist nicht selbstständig anfechtbar.

⁵⁴ Gegen die Festsetzung des Streitwerts kann innerhalb von sechs Monaten, nachdem diese Entscheidung Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, bei dem Verwaltungsgericht Köln (Appellhofplatz, 50667 Köln oder Postfach 10 37 44, 50477 Köln) schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle Beschwerde eingelegt werden, über die das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen in Münster entscheidet, falls das Verwaltungsgericht ihr nicht abhilft. Hierfür besteht kein Vertretungszwang. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. Die Beschwerde ist nur zulässig, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes in Rechtsstreitigkeiten, die vor dem 1. Januar 2026 anhängig geworden sind, zweihundert Euro übersteigt und in Rechtsstreitigkeiten, die ab dem 1. Januar 2026 anhängig geworden sind, dreihundert Euro übersteigt. Die Beschwerde findet auch statt, wenn sie das Gericht, das die Entscheidung erlassen hat, wegen der grundsätzlichen Bedeutung der zur Entscheidung stehenden Frage zulässt.