



VERWALTUNGSGERICHT STUTTGART

Beschluss

In der Verwaltungsrechtssache

[REDACTED]
[REDACTED]

- Antragsteller -

gegen

Land Baden-Württemberg,
vertreten durch das Landratsamt Esslingen,
Pulverwiesen 11, 73728 Esslingen, [REDACTED]

- Antragsgegner -

wegen

Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h auf der L 1210 in
der Ortsdurchfahrt der Gemeinde Kohlberg,
hier: vorläufiger Rechtsschutz

hat das Verwaltungsgericht Stuttgart - 8. Kammer - [REDACTED]
[REDACTED]

am **16. April 2020** beschlossen:

Der Antrag wird abgelehnt.

Der Antragsteller trägt die Kosten des Verfahrens.

Der Streitwert wird auf 5.000 EUR festgesetzt.

Gründe:

Der sachdienlich ausgelegte Antrag des Antragstellers, die aufschiebende Wirkung seiner Klage (Az.: 8 K 285/20) gegen die 25 Verkehrszeichen 274-40 in der Gemeinde Kohlberg anzuordnen, die zur Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h auf der L 1210 in der Ortsdurchfahrt von Kohlberg in beiden Fahrtrichtungen gemäß der verkehrsrechtlichen Anordnung des Landratsamtes Esslingen vom 17.10.2018 mit Ergänzung vom 18.12.2019 aufgestellt wurden, hat keinen Erfolg. Er ist zwar zulässig (unter 1.), aber unbegründet (unter 2.).

1.

Der Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO ist statthaft. Verkehrszeichen stellen Verwaltungsakte mit Dauerwirkung in Form von Allgemeinverfügungen dar, die in entsprechender Anwendung von § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 VwGO sofort vollziehbar sind, so dass ein Widerspruch bzw. eine Klage dagegen keine aufschiebende Wirkung haben (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.01.1988 - 7 B 189/87 -; VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 26.10.1994 - 5 S 2344/94 -, jeweils in juris).

Der Antragsteller ist auch entsprechend § 42 Abs. 2 VwGO antragsbefugt. Er hat geltend gemacht, dass er am 18.07.2019 die Ortsdurchfahrt der Gemeinde Kohlberg auf der L 1210 in beide Fahrtrichtungen befahren habe und dabei von den - frühestens am 27.05.2019 - aufgestellten Verkehrszeichen betroffen gewesen sei. Er beabsichtige, die Strecke auch in Zukunft zu befahren. Dadurch sei er in seiner allgemeinen Handlungsfreiheit aus Art. 2 Abs. 1 GG verletzt worden und werde darin auch künftig verletzt. Ein Verkehrsteilnehmer kann eine Verletzung seiner Rechte durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung aber geltend machen, etwa weil die rechtssatzmäßigen Voraussetzungen für eine auch ihn treffende Verkehrsbeschränkung nach § 45 Abs. 1 StVO nicht gegeben sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.01.1993 - 11 C 35/92 - juris). Es ist nicht offensichtlich, dass für den Antragsteller in seiner Eigenschaft als Verkehrsteilnehmer das von ihm behauptete Recht nicht bestehen oder ihm nicht zustehen könnte.

2.

Der Antrag ist aber unbegründet. Zu diesem Ergebnis gelangt die Kammer auf Grund der im vorläufigen Rechtsschutzverfahren gemäß § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO vorzunehmenden Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse am sofortigen Vollzug der straßenverkehrsrechtlichen Regelung und dem privaten Interesse des Antragstellers, die betroffene Strecke vorläufig - bis zur Entscheidung in der Hauptsache - weiter ohne Geltung der Geschwindigkeitsbeschränkung befahren zu dürfen. Dieses Abwägungsergebnis beruht darauf, dass die Erfolgsaussichten des Hauptsacheverfahrens offen erscheinen (unter 2.1.) und es für den Antragsteller hinnehmbar erscheint, **jedenfalls vorübergehend auch eine möglicherweise rechtswidrige Verkehrsregelung zu befolgen (unter 2.2.). Sind die Erfolgsaussichten des gegen eine Verkehrsregelung eingelegten Rechtsbehelfs offen, ist bei der im Rahmen eines Verfahrens nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO zu treffenden eigenen Ermessensentscheidung des Gerichts zu Gunsten des öffentlichen Interesses an der vorläufigen Aufrechterhaltung der vollzogenen Regelung bis zur Entscheidung in der Hauptsache zu berücksichtigen, dass sich die Verkehrsteilnehmer inzwischen darauf eingerichtet haben.** Mit den Belangen der Verkehrssicherheit wäre es nicht zu vereinbaren, wenn innerhalb eines kürzeren Zeitraums in Bezug auf dieselbe Straße durch Aufstellen, Entfernen und möglicherweise erneute gleiche Beschilderung wiederholt neue Verkehrsregelungen getroffen würden, welche dem Verkehrsteilnehmer unterschiedliche Verpflichtungen auferlegen. Bei der vom Gericht zu treffenden Ermessensentscheidung ist deshalb der vorläufigen, bis zur Entscheidung in der Hauptsache andauernden Aufrechterhaltung einer straßenverkehrsrechtlichen Regelung regelmäßig der Vorrang einzuräumen. Etwas anderes gilt ausnahmsweise aber dann, wenn die Belastung des Betroffenen, die darin liegt, dass er bis zur abschließenden Klärung der Rechtmäßigkeit die angegriffene Verkehrsregelung vorläufig hinnehmen muss, unzumutbar erscheint (vgl. VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 13.10.1980 - 5 S 1486/80 - VBIBW 1981, 84; Beschluss vom 06.07.1993 - 5 S 1112/93 - juris; Beschluss vom 26.10.1994 - 5 S 2344/94 - juris). Anhaltspunkte hierfür sind jedoch weder vorgetragen noch sonst ersichtlich.

2.1.

Die Erfolgsaussichten des Hauptsacheverfahrens beurteilen sich danach, ob die vom Landratsamt Esslingen verfügte Geschwindigkeitsbeschränkung in der Gemeinde

Kohlberg auf der L1210 ab der Einmündung **Jusiweg bis zur Einmündung Hardtstraße** rechtmäßig oder rechtswidrig ist und ob - im letzteren Falle - der Antragsteller durch die auch ihn treffende Verkehrsbeschränkung in seinen Rechten verletzt ist. Bei summarischer Prüfung erweist sich die vom Landratsamt Esslingen getroffene Entscheidung in Gestalt der durch Aufstellung der Verkehrszeichen umgesetzte verkehrsrechtlichen Anordnung vom 17.10.2018 mit Ergänzung vom 18.12.2019 jedoch weder als offensichtlich rechtmäßig noch als offensichtlich rechtswidrig, so dass der Ausgang des Hauptsacheverfahrens offen erscheint.

Der Gemeinderat der Gemeinde Kohlberg hat am 17.11.2017 einen Lärmaktionsplan gemäß § 47d BImSchG beschlossen. Als geplante Maßnahme ist darin u.a. ein Tempolimit für die L1210 von 40 km/h tags und nachts von der Einmündung Jusiweg bis zur Einmündung Hardtstraße vorgesehen. Am 07.12.2017 beantragte die Gemeinde beim Landratsamt Esslingen die fachrechtliche Umsetzung der im Lärmaktionsplan festgesetzten Geschwindigkeitsbeschränkung. Das Landratsamt Esslingen traf am 17.10.2018 mit Ergänzung vom 18.12.2019 folgende verkehrsrechtliche Anordnung: „Die Landesstraße 1210 (Grafenberger Straße/Neuffener Straße) in Kohlberg wird zwischen den Einmündungen **Jusiweg und Hardtstraße in beide Fahrrichtungen** auf Tempo 40 beschränkt. In Fahrtrichtung Ortsmitte ist daher auf Höhe der Einmündung Jusiweg bzw. der Einmündung Hardtstraße das VZ 274-40 (Zulässige Höchstgeschwindigkeit 40 km/h) anzubringen. Dieses ist in beiden Fahrrichtungen nach allen Einmündungen zur L 1210 zu wiederholen. Zur Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung ist in Fahrtrichtung Ortsausgang auf Höhe der Einmündung Jusiweg bzw. der Einmündung Hardtstraße jeweils das VZ 274-50 (Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h) aufzustellen.“

Die verkehrsrechtliche Anordnung dürfte damit in Umsetzung einer in einem Lärmaktionsplan gemäß § 47d BImSchG festgelegten Lärminderungsmaßnahme erfolgt sein, so dass die vom Landratsamt Esslingen erlassene straßenverkehrliche Maßnahme auf § 47a Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG beruht. Das Bundesimmissionsschutzgesetz verpflichtet die Fachbehörden gemäß § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG zur Umsetzung von in Lärmaktionsplänen nach § 47d BImSchG rechtmäßig festgelegten nicht-planungsrechtlichen Lärminderungsmaßnahmen. D.h. konkret festgelegte (Einzel-) Maßnahmen sind durch Anord-

nungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder nach anderen Rechtsvorschriften umzusetzen. Voraussetzung für den Eintritt der Bindungswirkung ist einerseits die Wirksamkeit des Lärmaktionsplans und der dort getroffenen Festlegungen sowie andererseits die Erfüllung der fachrechtlichen Eingriffsvoraussetzungen. Der Lärmaktionsplan muss dementsprechend verfahrensordnungsgemäß zustande gekommen sein und hinreichend bestimmte Festlegungen enthalten. Die Verpflichtung der Fachbehörden zur Durchsetzung derart festgelegter Maßnahmen besteht außerdem nur in dem Rahmen, den das einschlägige Fachrecht vorgibt. Denn die gesetzliche Ermächtigung für im Außenverhältnis - auch (vorliegend für die betroffenen Verkehrsteilnehmer) - belastende Maßnahmen ergibt sich allein aus den anwendbaren fachrechtlichen Vorschriften - hier der Straßenverkehrsordnung -, so dass die festgelegten Maßnahmen nur unter den dort geregelten Voraussetzungen der Umsetzung fähig sind. Da die Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen nur möglich ist, wenn das anwendbare Fachrecht dies erlaubt, steht die durch § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG vermittelte Bindungswirkung unter dem Vorbehalt der fachrechtlichen Umsetzbarkeit. Dies bedeutet jedoch nicht, dass der zur Durchsetzung verpflichteten Behörde ein nach den einschlägigen fachrechtlichen Vorschriften bestehender Ermessensspielraum verbliebe. Der fachrechtliche Ermessensspielraum wird vielmehr durch die Lärmaktionsplanung vollständig überlagert. Diese im Wortlaut des § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG angelegte Auslegung ist auch aus Gründen des unionsrechtlichen Effektivitätsgrundsatzes mit Blick auf die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG), insbesondere deren Art. 8 Abs. 1 und 2, geboten. Hieraus folgt allerdings nicht, dass die in das fachrechtliche Ermessen einzustellenden und auch von der Verkehrsfunktion der betreffenden Straße abhängigen Belange der betroffenen Verkehrsteilnehmer unberücksichtigt bleiben dürfen. Sie sind vielmehr bereits auf der Ebene der Planaufstellung zu berücksichtigen. Denn die planende Gemeinde muss die Rechte Dritter in ihr Planungsermessen einstellen und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz beachten. Dies kann und muss von der umsetzenden Fachbehörde auch kontrolliert werden, wodurch der Gefahr des Entstehens eines unerwünschten „Flickenteppichs“ straßenverkehrsrechtlicher Regelungen hinreichend wirksam entgegengewirkt wird. Denn eine unverhältnismäßige Lärminderungsmaßnahme ist defizitär und muss deswegen nicht umgesetzt werden. Unter dieser Einschränkung trifft die Gemeinde jedoch eine autonome Ent-

scheidung. Anders als bei der Aufstellung von Luftreinhalteplänen (vgl. § 47 Abs. 4 Satz 2 BImSchG, auf den § 47d Abs. 6 BImSchG nicht verweist) besteht für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen der Lärmaktionsplanung nach der klaren gesetzlichen Regelung und ihrer Entstehungsgeschichte insbesondere kein Einvernehmenserfordernis. Die Gemeinden sind grundsätzlich auch nicht an für die Fachbehörden geltende ermessenslenkende Verwaltungsvorschriften gebunden. Die Straßenverkehrsbehörden sind vielmehr gehalten, ihre Expertise im Rahmen ihrer Beteiligung am Planaufstellungsverfahren einzubringen (vgl. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018 - 10 S 2449/17 -, Rn. 28, juris, m.w.N.).

Die Voraussetzungen für die vom Landratsamt Esslingen - als zuständiger Straßenverkehrsbehörde - getroffene - gebundene - Entscheidung wären mithin nur dann gegeben, wenn die streitgegenständliche Geschwindigkeitsbegrenzung ordnungsgemäß in einem Lärmaktionsplan gemäß § 47d BImSchG festgelegt worden wäre und sie die Festlegung der straßenverkehrsrechtlichen Anordnungsvoraussetzungen (§ 45 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 3, Abs. 9 Satz 1 und 3 StVO) erfüllen würde. Hieran bestehen jedoch ernstliche Zweifel, denn es spricht vieles dafür, dass die streitgegenständliche **Geschwindigkeitsbegrenzung nicht ordnungsgemäß in einem Lärmaktionsplan gemäß § 47d BImSchG festgelegt** worden ist.

Gemäß § 47d Abs. 1 Satz 1 BImSchG stellen die zuständigen Behörden bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für (1.) Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, der Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr und der Großflughäfen, (2.) Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern. Gleiches gilt gemäß § 47d Abs. 1 Satz 2 BImSchG bis zum 18. Juli 2013 für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken. Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt, sollte aber auch unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den Lärmkarten ausgewiesen werden (§ 47d Abs. 1 Satz 1 BImSchG). Zuständige

Behörden sind dabei gemäß § 47e Abs. 1 BImSchG die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden.

Gemessen hieran bestehen Zweifel, ob der Gemeinderat der Gemeinde Kohlberg am 17.11.2017 einen wirksamen Lärmaktionsplan auf Grundlage des § 47d BImSchG hat erlassen können, der das Landratsamt Esslingen als zuständige Straßenverkehrsbehörde hätte verpflichten können, die darin konkret festgelegte Maßnahme einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h in der Ortsdurchfahrt durch eine verkehrsrechtliche Anordnung gemäß § 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG umzusetzen. Denn die Voraussetzungen, unter denen nach § 47d BImSchG ein solcher, die Fachbehörde verpflichtender Lärmaktionsplan von einer Gemeinde aufgestellt werden könnte, dürften nicht gegeben sein. In der von der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg auf Grundlage des § 47c BImSchG erarbeiteten und veröffentlichten **Umgebungslärmkartierung 2017 (www.lubw.de/laerm-und-erschuetterungen/laermkarten)** ist die Gemeinde Kohlberg weder in einem Bereich innerhalb eines Ballungsraumes erfasst, noch als ein Ort in der Nähe einer Hauptverkehrsstraße im Sinne des § 47d Abs. 1 BImSchG. Letzteres hat das Landratsamt Esslingen im vorliegenden Verfahren im Übrigen selbst eingeräumt und erscheint im Hinblick auf die im Jahr 2015 vorgenommene Zählung der nach Kohlberg einfahrenden Fahrzeuge auch nachvollziehbar. Danach wurden innerhalb von 24 Stunden 5895 KfZ und 237 KfZ/Schwerlastverkehr gezählt. Hochgerechnet auf ein Jahr würde dies ca. 2,2 Mio. Fahrzeuge ergeben.

Etwas anderes ergibt sich auch nicht insoweit, als der Antragsgegner geltend macht, dass die Gemeinde Kohlberg im Landkreis Esslingen liege und bereits in der Ministerkonferenz für Raumordnung aus dem Jahr 1995 zur Metropolregion Stuttgart gezählt worden sei, womit die Gemeinde in einem Ballungsraum nach Art. 8 Nr. 1b der Richtlinie 2002/49 EG liege. Gemäß § 47b Nr. 2 BImSchG ist „Ballungsraum“ ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1000 Einwohner pro Quadratkilometer. Die Definition des Ballungsraums in § 47b Nr. 2 BImSchG dient der Umsetzung des Art. 3 Buchst. k der Umgebungslärmrichtlinie. Danach besteht ein Ballungsraum aus einem Gebiet mit einer Einwohnerzahl von mehr als 100 000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass es als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet wird. In § 47b

Nr. 2 BImSchG hat der Gesetzgeber den EU-rechtlichen Begriff für die Bundesrepublik Deutschland verbindlich konkretisiert. Unter Gebiet ist in diesem Zusammenhang nicht nur das gesamte Gebiet einer einzelnen Gemeinde zu verstehen. Wäre das gemeint, hätte es einer entsprechenden Ergänzung des Wortlauts bedurft. „Gebiet“ kann auch der Teil einer Gemeinde oder eine Summe von Flächen aus verschiedenen Gemeinden sein. Entscheidend ist, dass in dem Gebiet mindestens 100 000 Menschen wohnen und dass die Bevölkerungsdichte in ihm mehr als 1000 Einwohner pro Quadratkilometer beträgt. Inwieweit bei der Bevölkerungsdichte über die gesamte Fläche des Gebietes gemittelt werden darf, hängt davon ab, ob der städtische Charakter des Gebiets gewahrt wird. Dieses in Art. 3 Buchst. k der Umgebungslärm-Richtlinie genannte Kriterium ist auch zur Auslegung des § 47 b Nr. 2 heranzuziehen (vgl. Landmann/Rohmer UmweltR/Hansmann/Cancik, 91. EL September 2019, BImSchG § 47b Rn. 10, 11). Gemessen hieran dürfte es sich - entsprechend der von der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg erarbeiteten Umgebungslärmkartierung beim Landkreis Esslingen und erst recht bei der Gemeinde Kohlberg, auf deren Gebiet sich der Lärmaktionsplan ausschließlich bezieht, nicht um einen „Ballungsraum“ im Sinne des § 47b Nr. 2 BImSchG handeln. Denn die Bevölkerungsdichte im **Landkreis Esslingen dürfte - im Hinblick auf die auf die allgemein zugänglichen Zahlen** (Fläche: 641,5 qm; Bevölkerung: 528.792 im Jahr 2016) - allenfalls 824,30 Einwohner pro Quadratkilometer betragen, mithin nicht mehr als 1000 Einwohner.

Soweit der Antragsgegner weiter geltend macht, dass gemäß § 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG auch ruhige Gebiete gegen die Zunahme von Lärm zu schützen seien, trifft dies zwar grundsätzlich zu. Es ist jedoch fraglich, ob es sich bei der Gemeinde Kohlberg um ein „ruhiges Gebiet“ in diesem Sinne handelt. Die Regelung definiert nicht, was ruhige Gebiete sind, eine Konkretisierung durch Rechtsverordnung gemäß § 47f Abs. 1 BImSchG ist nicht erfolgt. Auch in § 47b BImSchG wurden die Begriffsbestimmungen der Umgebungslärm-Richtlinie nicht übernommen. Allerdings greift § 47a Satz 1 BImSchG, der den Anwendungsbereich des Lärminderungsplanungsrechts bestimmt, auf die ruhigen Gebiete eines Ballungsraums und auf dem Land zu. Als ein Beispiel für ein ruhiges Gebiet im Ballungsraum werden dort öffentliche Parks genannt. Die Umgebungslärm-Richtlinie definiert „ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum“ als von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem ein geeigneter auf sämtliche Schallquellen bezogener Lärmindex, z. B. der Lden-Index, „einen be-

stimmten, vom Mitgliedstaat festgesetzten Wert nicht übersteigt“. Das „ruhige Gebiet auf dem Land“ ist definiert als von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeidlärm ausgesetzt ist. Damit sind mit Blick auf die Umgebungslärmbelastung zwei ganz unterschiedliche Typen von ruhigen Gebieten vorgesehen. Während die ruhigen Gebiete im Ballungsraum nur relativ ruhige Gebiete sind, ist das ruhige Gebiet auf dem Land als von bestimmten Lärmarten unbelastetes Gebiet definiert, weswegen angenommen wird, das für ihre Festlegung ggf. auf grenzwertbezogene Messungen verzichtet und auf Evidenzbeurteilungen zurückgegriffen werden kann. Auf eine völlige Belastungsfreiheit kann es nicht ankommen; eine solche Auslegung würde in einem dicht besiedelten Mitgliedstaat wie Deutschland zu viele Gebiete als potentiell ruhiges Gebiet auf dem Land ausschließen und damit den Schutz vor Lärmzunahme entgegen dem Zweck der Umgebungslärm-Richtlinie erschweren. Nach den Begriffsbestimmungen in Art. 3 der Umgebungslärm-Richtlinie müssen die ruhigen Gebiete von der zuständigen Behörde festgelegt werden. Das wird in § 47 d Abs. 2 Satz 2 nicht ausdrücklich verlangt. Deshalb ist ungeklärt, ob es einer behördlichen Festlegung bedarf, bei welcher der Planungsbehörde Spielraum zukommt, nach Festlegung das Gebiet dann aber auch zu schützen ist oder allgemein in den Lärmaktionsplänen auf den Schutz ruhiger Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu achten sei, ohne solche Festlegung. Die letztgenannte Position würde mit ihrem Zugriff auf abstrakt-ruhige Gebiete ggf. mehr Gebiete erfassen und versucht die damit verbundenen Folgen u. a. durch die zusätzliche Anforderung der Schutzwürdigkeit zu begrenzen: Nicht jedes, sondern nur ein schutzwürdiges ruhiges Gebiet soll demnach zu schützen sein (vgl. Landmann/Rohmer UmweltR/Cancik, 91. EL September 2019, BImSchG § 47d Rn. 26 a-26 bd m.w.N.). Dies kann letztlich jedoch offen bleiben. Denn sowohl die Gemeinde Kohlberg als auch das Landratsamt Esslingen gehen davon aus, dass im Bereich der L1210 die den Anliegern zumutbaren Lärmwerte überschritten sind, so dass - unabhängig davon, ob ein ruhiges Gebiet von der zuständigen Behörde festgelegt werden müsste oder nicht - sie selbst in Wahrheit bereits nicht davon ausgehen, dass es sich um ein „ruhiges Gebiet“ handeln könnte, sei es in einem Ballungsraum oder auf dem Land.

Selbst wenn die verkehrsrechtliche Anordnung danach nicht auf § 47a Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG gestützt werden könnte, schließt dies nicht

aus, dass das Landratsamt Esslingen als untere Straßenverkehrsbehörde die Anordnung auch auf Grundlage des § 45 StVO - außerhalb und unabhängig vom Vorhandensein eines Lärmaktionsplans - unter Ausübung eigenen Ermessens hätte rechtmäßig erlassen können. Die Annahme, dass das Landratsamt Esslingen in der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 17.10.2018 mit Ergänzung vom 18.12.2019 bereits eine eigenständige Entscheidung auf Grundlage des § 45 StVO getroffen haben könnte, liegt zwar im Hinblick auf ihre Ausführungen im vorliegenden Verfahren, wonach die Voraussetzungen für eine Bindung der Straßenverkehrsbehörde an den Lärmaktionsplan hier vorgelegen hätten, eher fern. Auch das Regierungspräsidium Stuttgart geht in seinem Widerspruchsbescheid vom 19.12.2019 davon aus, dass das Landratsamt Esslingen die Anordnung straßenverkehrsrechtlich „umgesetzt“ habe. Allerdings führt es im Widerspruchsbescheid auch aus, dass sowohl die Gemeinde Kohlberg im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes als auch das Landratsamt Esslingen im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Umsetzung ihr Ermessen rechtsfehlerfrei ausgeübt hätten. Dies und der Umstand, dass das Landratsamt Esslingen insbesondere auf der Grundlage der vom Regierungspräsidium eigenständig vorgenommenen Lärmwertberechnungen eine Prüfung der Erforderlichkeit von **Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgenommen und diese in der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 17.10.2018/18.12.2019 ausdrücklich auch bejaht hat**, schließt eine zumindest hilfsweise Prüfung der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, Abs. 9 StVO und eigenständige Ermessenserwägungen des Landratsamts bei der Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung nicht zwingend aus. Vielmehr können diese Ausführungen des Landratsamts Esslingen auch den Schluss zulassen, dass dieses die verkehrsrechtliche Anordnung hilfsweise für den Fall, dass dem Lärmaktionsplan keine Bindungswirkung zukommt, auch auf Grundlage des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, Abs. 9 StVO eigenständig getroffen hat. Denn das Landratsamt Esslingen ist im Rahmen der von ihm bei der Umsetzung des Lärmaktionsplans vorzunehmenden Prüfung, ob die materiellen Anordnungsvoraussetzungen für die Geschwindigkeitsbegrenzung vorliegen, zu dem Ergebnis gelangt, dass die materiellen Voraussetzungen für die Anordnung einer Beschränkung des fließenden Verkehrs nach § 45 Abs. 9 StVO vorliegen. Dabei hat es festgestellt, dass die sich aus dem Lärmaktionsplan der Gemeinde und den Lärmwertberechnungen des Regierungspräsidiums Stuttgart nach der RLS-90 ergebenden Lärmwerte im gesundheitskritischen Bereich liegen. Weiterhin hat es ausgeführt, dass die Lärm-

schutzmaßnahme auch verhältnismäßig sei, da sie geeignet, erforderlich und angemessen sei. Durch die Reduzierung auf 40 km/h werde eine Pegelabnahme um 1,2 dB(A) errechnet. Dies führe nahezu bei allen betroffenen Anwohnern bereits in ausreichendem Maße zur Reduzierung der Lärmwerte unter die obere Schwelle von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht. Da in der Gemeinde Kohlberg 32 Anwohner von Lärmwerten über 70 dB(A) am Tag und 204 Anwohner von Lärmwerten über 60 dB(A) in der Nacht betroffen seien, sei es erforderlich, eine Maßnahme zu treffen, um die Lärmwerte und somit die Belastung der Anwohner merklich zu reduzieren. Eine mildere Maßnahme sei nicht ersichtlich. Diese Feststellungen und Erwägungen des Landratsamtes erscheinen bei summarischer Prüfung nicht als offensichtlich fehlerhaft. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der vom Antragsteller im vorliegenden Verfahren geltend gemachten Einwände, wonach - unter anderem - die Lärmbelastung in den „nachgeordneten Lärmschwerpunkten“ nicht jenseits dessen liege, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden müsse und den Anwohnern zugemutet werden könne, so dass damit keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen unabhängig von einem Lärmaktionsplan zulässig sei. Selbst wenn sich aber im Hauptsacheverfahren herausstellen sollte, dass die Erwägungen des Landratsamtes Esslingen bei Erlass der verkehrsrechtlichen Anordnung nicht als hilfweise Ermessenserwägungen gewertet werden könnten, so ist damit beim derzeitigen Sach- und Erkenntnisstand nicht offenkundig ausgeschlossen, dass zumindest in einem Teilabschnitt die streitgegenständliche Geschwindigkeitsbeschränkung bereits deshalb rechtmäßig sein könnte, weil die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, Abs. 9 StVO vorliegen und eine Ermessensreduzierung auf Null angenommen werden könnte. Denn in diesem Fall könnte ebenfalls die Rechtsgrundlage der verfügten verkehrsrechtlichen Anordnung ausgetauscht werden.

2.2.

Anhaltspunkte dafür, dass es für den Antragsteller ausnahmsweise unzumutbar sein könnte, vorübergehend eine möglicherweise rechtswidrige Verkehrsregelung zu befolgen, liegen angesichts der für ihn allenfalls marginalen zeitlichen Verzögerung bei der Durchfahrt der Gemeinde Kohlberg nicht vor. Auf Grund der Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 40 km/h ergibt sich bei einer Strecke von 1,4 km rein rechnerisch eine Verlängerung der Fahrdauer von allenfalls etwa 25 Sekunden. Im

konkreten Fall kommt noch hinzu, dass nach den V85-Messungen im Bereich zwischen Einmündung Schillerstraße und Einmündung Tischhardter Straße bereits vor Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h im Schnitt nur 42 bzw. 41 km/h gefahren wurde, wodurch sich die Verlängerung der Fahrtdauer für den Antragsteller noch einmal reduzieren dürfte.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO, die Festsetzung des Streitwerts auf § 53 Abs. 2 Nr. 2, § 52 Abs. 2 GKG i.V.m. Nr. 1.5 Satz 2 des Streitwertkatalogs 2013 für die Verwaltungsgerichtsbarkeit.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Beschluss ist die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in Mannheim, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim oder Postfach 103264, 68032 Mannheim, gegeben. Sie ist beim Verwaltungsgericht Stuttgart innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntgabe der Entscheidung einzulegen. Die Beschwerdefrist ist auch gewahrt, wenn die Beschwerde innerhalb der Frist beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg eingeht.

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, **beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg 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.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, außer in Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder die in § 67 Absatz 2 Satz 1 VwGO genannten Rechtslehrer mit Befähigung zum Richteramt oder die in § 67 Absatz 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen zugelassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich 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. Ein Beteiligter, der nach Maßgabe des § 67 Abs. 4 Sätze 3 und 7 VwGO zur Vertretung berechtigt ist, kann sich selbst vertreten.

Hinsichtlich der Streitwertfestsetzung ist die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in Mannheim, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim oder Postfach 103264, 68032 Mannheim, gegeben, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200 € übersteigt. Diese Beschwerde kann von den Beteiligten selbst oder von einem Prozessbevollmächtigten eingelegt werden. Sie ist beim Verwaltungsgericht Stuttgart einzulegen und dann zulässig, wenn sie vor Ablauf von

sechs Monaten nach Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder anderweitiger Erledigung des Verfahrens eingelegt wird. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, so kann sie noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden.

Anschrift des Verwaltungsgerichts:

Verwaltungsgericht Stuttgart, Augustenstraße 5, 70178 Stuttgart oder Postfach 10 50 52, 70044 Stuttgart

