8 K 285/20

VERWALTUNGSGERICHT STUTTGART

Im Namen des Volkes
Urteil

In der Verwaltungsrechtssache

Julian Sincu,
[redacted]

- Kläger -

gegen

Land Baden-Württemberg,
vertreten durch das Landratsamt Esslingen,
Pulverwiesen 11, 73726 Esslingen, Az: [redacted]

- Beklagter -

beigeladen:
Gemeinde Kohlberg,
vertreten durch den Bürgermeister,
Metzinger Straße 1, 72664 Kohlberg

prozessbevollmächtigt:
Rechtsanwälte [redacted]

wegen

Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h auf der L 1210 in der Ortsdurchfahrt der Gemeinde Kohlberg

hat das Verwaltungsgericht Stuttgart - 8. Kammer - aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 04. Mai 2022 durch die Vorsitzende Richterin am Verwaltungsgericht [redacted], die Richterin am Verwaltungsgericht [redacted], den Richter [redacted], die ehrenamtliche Richterin [redacted] und den ehrenamtlichen Richter [redacted]

am **4. Mai 2022**

für R e c h t erkannt:

Die aufgrund der verkehrsrechtlichen Anordnung des Landratsamts Esslingen vom 17.10.2018 in der Fassung vom 18.12.2019 auf der L 1210 in der Ortsdurchfahrt von Kohlberg in beiden Fahrtrichtungen aufgestellten 25 Verkehrszeichen 274-40 und der Widerspruchsbescheid des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 19.12.2019 werden aufgehoben.

Der Beklagte und die Beigeladene tragen die Kosten des Verfahrens.

Tatbestand

Der Kläger begehrt die Aufhebung von Verkehrszeichen in der Ortsdurchfahrt der Beigeladenen (L 1210), mit denen die Geschwindigkeit in beiden Fahrtrichtungen auf einer Länge von ca. 1,4 km auf 40 km/h beschränkt wird.

Die Beigeladene hat ca. 2.300 Einwohner und liegt im Landkreis Esslingen am Albtrauf. Durch die Gemeinde verläuft die L 1210, die Kohlberg mit den Nachbargemeinden Metzingen und Neuffen verbindet.

Im Hinblick auf die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm - Umgebungslärm-Richtlinie - (ABl. L 189, S. 12) und deren Umsetzung in den §§ 47a ff. Bundesimmissionsschutzgesetz - BImSchG - beauftragte die Beigeladene die ACCON GmbH, Konfliktbereiche im Hinblick auf die Ergebnisse der Lärmkartierung der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg - LUBW - aufzuzeigen und Maßnahmen zur Lärmminderung und Lärmvermeidung in ihrem Gemeindegebiet zu planen. Die ACCON GmbH kam im Rahmen ihrer Prüfung zu dem Ergebnis, dass sich aus den von der LUBW veröffentlichten Ergebnissen der Lärmkartierung eine Verpflichtung der Beigeladenen ableite, einen Lärmaktionsplan für die innerörtliche Hauptstraße (L 1210) aufzustellen. Dabei ging sie im Hinblick auf die Verkehrsbelastung von Ergebnissen der Seitenradar-Zählungen in der Ortsdurchfahrt aus, die im Zeitraum vom 03. bis 12.06.2013 in Fahrtrichtung Neuffen und vom 12. bis 21.06.2013 in Fahrtrichtung Metzingen stattgefunden und in Summe eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke - DTV - von 8.415 KfZ/24h ergeben hatte. In ihrem Bericht vom 12.04.2016 führte sie unter anderem aus, dass nach der Empfehlung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg für alle Bereiche mit hohen Lärmbelastungen (L_{DEN} > 65 dB(A) und L_{Night} > 55 dB(A)) Lärmakti-

onspläne erstellt werden sollten. Vordringlicher Handlungsbedarf bestehe nach Empfehlung des Ministeriums für Bereiche mit sehr hohen Lärmbelastungen (L_{DEN} > 70 dB(A) und L_{Night} > 60 dB(A)). Ihre Berechnungen hätten im Gemeindegebiet für die L 1210 die folgende Anzahl betroffener Personen über den Auslösewerten ergeben: 34 Personen seien ganztägig sehr hohen Belastungen (L_{DEN} > 70 dB(A)) und 54 Personen nachts sehr hohen Belastungen (L_{Night} > 60 dB(A)) ausgesetzt; 134 Personen seien ganztägig hohen Belastungen (L_{DEN} > 65 dB(A)) und 169 Personen nachts hohen Belastungen (L_{Night} > 55 dB(A)) ausgesetzt; die Anzahl der belasteten Wohngebäude oberhalb der Auslösewerte liege bei 40 (L_{DEN} > 70 dB(A)), 59 (L_{Night} > 60 dB(A)), 100 (L_{DEN} > 65 dB(A)) und 109 (L_{Night} > 55 dB(A)). Unter Zugrundelegung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV - RLS-90 - werde an 11 Gebäuden entlang der L 1210 der Tages-Richtwert von 70 dB(A) überschritten (zwischen Grafenberger Straße im Westen und Schillerstraße im Osten), an insgesamt 60 Gebäuden der Nachtrichtwert von 60 dB(A) (ca. von Metzinger Straße Nr. 76 im Westen bis ca. Einmündung Hörnlesweg im Osten) und an weiteren 32 Gebäuden entlang der Ortsdurchfahrt der Sanierungswert nachts von 57 db(A) für Wohngebiete. Als mögliche Minderungsmaßnahme komme eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nachts (22 bis 6 Uhr) zwischen der Metzinger Straße Nr. 76 bis ca. zur Einmündung Hörnlesweg im Osten in Betracht und zusätzlich tags (6 bis 22 Uhr) im Bereich zwischen Grafenberger Straße im Westen und Schillerstraße im Osten sowie eine Sanierung des Straßenbelags der L 1210 mit lärmoptimiertem Asphalt.

Im Juni 2016 legte die Beigeladene den Bericht der ACCON GmbH zusammen mit dem Entwurf eines Lärmaktionsplans, der die genannten Maßnahmen enthielt, dem Landratsamt Esslingen vor.

Das vom Landratsamt Esslingen um Stellungnahme gebetene Regierungspräsidium Stuttgart führte daraufhin weitere Ermittlungen durch. Unter anderem erfolgte eine eigenständige Berechnung der Beurteilungspegel nach RLS-90 auf Basis des Verkehrsmonitorings des Landes aus dem Jahr 2015. Unter dem 30.09.2016 teilte das Regierungspräsidium Stuttgart der Beigeladenen mit, dass aus den ihm nun vorliegenden Beurteilungspegeln hervorgehe, dass die tatsächlichen Lärmwerte an mehreren Gebäuden im betroffenen Straßenzug den für verkehrsrechtliche Maßnahmen

geltenden Richtwert von 60 d(B)A nachts erreichten. Jedoch werde dieser Richtwert auf dem Straßenzug Metzinger Straße bzw. Neuffener Straße nur auf dem Abschnitt zwischen den Gebäuden Metzinger Straße 36 und Neuffener Straße 14 überschritten. Die Voraussetzungen für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor unzumutbaren verkehrlichen Lärmbelästigungen seien daher nachts nur auf einem deutlich kürzeren Straßenabschnitt gegeben als vorgesehen. Tagsüber seien wesentlich weniger und deutlich geringere Überschreitungen des für verkehrsrechtliche Maßnahmen geltenden Richtwerts von 70 dB(A) im selben Straßenabschnitt festzustellen. Die Überschreitungen erstreckten sich auf dem Straßenzug Metzinger Straße bzw. Neuffener Straße vom Gebäude Metzinger Straße 15 bis zum Gebäude Neuffener Straße 5. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf der L 1210 auf dem Straßenabschnitt zwischen der Einmündung Grafenberger Straße im Westen und der Einmündung Schillerstraße im Osten erscheine daher allein aus Lärmschutzgründen grundsätzlich möglich. Eine darüberhinausgehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf einem längeren Abschnitt der Metzinger Straße bzw. Neuffener Straße sei mangels weiterer Überschreitungen nicht gerechtfertigt. Zum jetzigen Zeitpunkt könne das Regierungspräsidium Stuttgart einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen nicht zustimmen.

Unter dem 30.01.2017 bat der Bürgermeister der Beigeladenen das Regierungspräsidium Stuttgart erneut um Prüfung der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung zwischen Grafenberger Straße und Hörnlesweg auf 30 km/h tags und nachts. Es sei nicht mit Verdrängungseffekten zu rechnen. Es werde keine Beeinträchtigungen des ÖPNV geben. In allen Gebäuden der Ortsdurchfahrt finde Wohnnutzung statt. Das Regierungspräsidium Stuttgart teilte der Beigeladenen unter dem 23.02.2017 mit, dass kein weiterer Klärungsbedarf bestehe.

Am 17.11.2017 beschloss der Gemeinderat der Beigeladenen einen Lärmaktionsplan gemäß § 47d BImSchG. Als geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre wurden darin ein Tempolimit für die L 1210 von 40 km/h tags und nachts von der Einmündung Jusiweg bis zur Hardtstraße (M 1) sowie der Einbau von Splitmastixasphalt (SMA) lärmarm (-3 dB(A)) oder zumindest SMA 8 (-2 dB(A)) als lärmarme Regelbauweise bei anstehender Fahrbahnsanierung der L 1210 (M 2) festgelegt, wobei

der Abschluss der Maßnahme 2 eher mittelfristig abzuschließen sei, da keine prioritären Erhaltungsabschnitte ausgewiesen seien. Die Beschlussfassung beruhte ausweislich der Begründung im Lärmaktionsplan auf der Bewertung der Ist-Situation, wie sie die ACCON GmbH in ihrem Bericht vom 12.04.2016 im Einzelnen dargestellt hatte. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass das Regierungspräsidium Stuttgart 2013 entlang der L 1210 insgesamt 64 betroffene Gebäude als anspruchsberechtigt im Rahmen eines passiven Maßnahmeprogramms ermittelt habe. Wie viele der Betroffenen die Maßnahmen in Anspruch genommen hätten, sei nicht bekannt. Zur Öffentlichkeitsbeteiligung wurde ausgeführt, dass der Entwurf des Lärmaktionsplans der Öffentlichkeit erstmals in einer öffentlichen Gemeinderatssitzung am 25.04.2016 vorgestellt worden sei. Im Anschluss daran seien vom 30.05.2016 bis zum 01.08.2016 die öffentliche Auslegung sowie parallel dazu die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgt. Die eingegangenen Stellungnahmen seien in den Gemeinderatssitzungen vom 19.05., 18.09. und 18.10.2017 behandelt und die in den Lärmaktionsplan aufzunehmenden Maßnahmen vorberaten worden.

Am 07.12.2017 teilte der Bürgermeister der Beigeladenen dem Landratsamt Esslingen mit, dass der Kohlberger Gemeinderat im Rahmen des Lärmaktionsplans die Einführung eines Tempolimits von 40 km/h bei Tag und Nacht, beginnend an der Einmündung Jusiweg bis zur Hardtstraße, beschlossen habe und beantragte die Anordnung der entsprechenden Maßnahmen zum nächstmöglichen Zeitpunkt. Der Gemeinderat habe sich in seinen Beratungen im Wesentlichen davon leiten lassen, dass ein Tempolimit Akzeptanz haben müsse, wofür eine Beschränkung auf 40 km/h deutlich geeigneter erscheine als auf 30km/h. Ein Tempolimit dürfte nicht zu Verdrängungen und „Schleichverkehr" führen. Dies wäre bei Tempo 30 zu befürchten. Unterschiedliche Tempolimits zu unterschiedlichen Zeiten würden von Verkehrsteilnehmern nicht erkannt oder akzeptiert; räumlich unterschiedliche Tempolimits führten zu Brems- und Beschleunigungsvorgängen, die mehr Lärm und Abgase produzierten als ein langsamer, aber stetig fließender Verkehr.

Unter dem 08.02.2018 ersuchte das Landratsamt Esslingen das Regierungspräsidium Stuttgart zum Antrag der Beigeladenen um Zustimmung und nahm wie folgt Stellung: Die von der Gemeinde beantragte Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 40 tags und nachts aus Lärmschutzgründen auf der L 1210 ab der Einmündung

Jusiweg bis zur Hardtstraße sei aus Sicht des Landratsamts nicht möglich. Aus den Lärmberechnungen nach RLS 90 des Regierungspräsidiums Stuttgart lasse sich für die Straßenverkehrsbehörde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Zuge der L 1210 (Metzinger Straße/Neuffener Sraße) ab der Einmündung Metzinger Straße/Tischardter Straße bis zur Einmündung Neuffener Straße/Schillerstraße begründen, wie dies vom Regierungspräsidium Stuttgart in seiner Stellungnahme vom 30.09.2016 ebenfalls vorgeschlagen worden sei. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h sei nicht zielführend, da eine V85-Geschwindikgeitsmessung ergeben habe, dass bereits jetzt in beiden Fahrtrichtungen auf der L 1210 durchschnittlich nur unwesentlich schneller als 40 km/h gefahren werde. Dies hatte das Landratsamt dem Regierungspräsidium Stuttgart gegenüber bereits auch unter dem 29.01.2018 - auf eine Anfrage des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg - geäußert. Das Regierungspräsidium Stuttgart teilte dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg unter dem 31.01.2018 mit, dass es die Einschätzung des Landratsamts teile. Die beantragte Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h im Zuge der Ortsdurchfahrt werde im beantragten Umfang abgelehnt. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen zwischen Einmündung Grafenberger Straße im Westen und Einmündung Schillerstraße im Osten sei grundsätzlich möglich. Dazu liege aber noch kein Antrag auf Zustimmung vor.

Nach Abklärung weiterer Fragen des Regierungspräsidiums Stuttgart zur Baugebietsart, der tatsächlichen Nutzung der Gebäude und zu Verdrängungseffekten sowie einer im Zeitraum vom 30.07. bis 06.08.2018 durch das Landratsamt Esslingen auf Höhe des Gebäudes Neuffener Straße 47 durchgeführten Geschwindigkeitsmessung, nach der die Durchschnittsgeschwindigkeit in Fahrtrichtung Neuffen 47,6 km/h und in Fahrtrichtung Ortsmitte 47,2 km/h betrug (V85-Geschwindigkeitsprofil: 55 km/h in Fahrtrichtung Neuffen und 56 km/h in Fahrtrichtung Ortsmitte), erfolgte am 12.10.2018 ein Ortstermin in Kohlberg mit Vertretern des Regierungspräsidiums Stuttgart, dem Landratsamt Esslingen und der Beigeladenen. Ausweislich des hierüber gefertigten Aktenvermerks führte ein Vertreter des Regierungspräsidiums Stuttgart zur aktuellen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 17.07.2018 aus. Die Lärmwerte der Ortsdurchfahrt ließen eine Temporeduzierung auf Tempo 40 zu. Die getroffene Güterabwägung werde ausdrücklich gelobt. Die beantragte Länge der Temporeduzierung ab Einmündung Jusiweg bis zur Hardt-

straße werde genehmigt. Die Maßnahme werde mit dem Lärmschutz der Anwohner und einer Homogenisierung des Verkehrs begründet. Die gemessene V85 von 42 bis 41 km/h im Bereich Einmündung Schillerstraße und Tischardter Straße ließen die Einschätzung zu, dass mit der Akzeptanz der Temporeduzierung zu rechnen sei. Im Bereich Neuffener Sraße, zwischen Einmündung Mörikestraße und Hörnleweg, liege die V85 aktuell bei 56 bzw. 55 km/h.

Mit Schreiben vom 15.10.2018 stimmte das Regierungspräsidium Stuttgart gegenüber dem Landratsamt Esslingen der beantragten Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h tageszeitunabhängig aufgrund von Lärmschutzgründen auf der L1210 ab der Einmündung Jusiweg bis zur Hardtstraße zu. Grundlage für die Bewertung sei die Lärmberechnung des Referates 41. Bei der Beurteilung sei der Gesamtbeurteilungspegel gemäß den RLS-90 auf volle dB(A) aufgerundet worden. Darüber hinaus würden die neuen Bewertungsmaßstäbe gelten, die im Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg zugrunde gelegt worden seien. Hierbei sei den Kommunen eine größere Ermessensausübung in Sachen Lärmaktionsplanung eingeräumt worden.

Mit verkehrsrechtlicher Anordnung vom 17.10.2018 ordnete das Landratsamt Esslingen die Beschränkung der L 1210 (Grafenberger Straße/Neuffener Straße) ab der Einmündung Jusiweg bis zur Einmündung Hardtstraße auf Tempo 40 an. Zur Umsetzung seien in Fahrtrichtung Ortsmitte bei der Einmündung Jusiweg bzw. der Einmündung Hardtstraße das VZ 274-40 (Zulässige Höchstgeschwindigkeit 40 km/h) anzubringen, welches in beiden Fahrtrichtungen nach allen Einmündungen zur L 1210 zu wiederholen sei. Zur Begründung führte das Landratsamt aus, dass die Beigeladene im Rahmen des Lärmaktionsplans innerorts Tempo 40 auf der Landesstraße L 1210 (Grafenberger Straße/Neuffener Straße) ab der Einmündung Jusiweg bis zur Einmündung Hardtstraße beantragt habe. Um die Senkung der Lärmimmissionen bei den betroffenen Gebäuden entlang der L 1210 zu gewährleisten, sei eine durchgehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 40 in der Ortsdurchfahrt zwischen Einmündung Jusiweg und Einmündung Hardtstraße erforderlich. Das Regierungspräsidium Stuttgart habe dieser Maßnahme zugestimmt.

Am 17.10.2018 reichte der Kläger beim Landtag von Baden-Württemberg eine Online-Petition ein (Az.: 16/02717), mit der er sich gegen die Anordnung und Umsetzung einer ganztägigen Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h auf der Ortsdurchfahrt der Beigeladenen (L 1210) von der Einmündung Jusiweg bis zur Einmündung Hardtstraße wandte. Zur Begründung führte er im Wesentlichen aus, dass die Ortsdurchfahrt für viele Pendler eine notwendige Durchfahrtsstraße aus dem ländlichen Raum sei und als solche möglichst frei von nicht zwingend erforderlichen Beschränkungen bleiben müsse. Die Petition wurde vom Landtag von Baden-Württemberg am 06.06.2019 abgewiesen (Drucksache 16/6396 S. 24 ff.).

Nach Abweisung der Petition erfolgte zur Umsetzung der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 17.10.2018 die Aufstellung von 25 Verkehrszeichen 274-40 auf der L 1210 in der Ortsdurchfahrt der Beigeladenen.

Am 06.08.2019 erhob der Kläger gegen die Anordnung und Umsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h auf der L 1210 Widerspruch. Zur Begründung trug er im Wesentlichen vor: Er habe am 18.07.2019 die Ortsdurchfahrt von Kohlberg in beide Fahrtrichtungen befahren und sei seither Betroffener der Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h. Beginn und Ende von Geschwindigkeitsbegrenzungen müssten regelmäßig eindeutig gekennzeichnet sein. Dies treffe derzeit auf die Umsetzung der verkehrsrechtlichen Anordnung nicht zu, da keine formelle Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung erfolge. Auch sei der Lärmaktionsplan der Beigeladenen, der der verkehrsrechtlichen Anordnung zu Grunde liege, mit der EU-Umgebungslärm-Richtlinie, die in nationales Recht überführt worden sei, unvereinbar. Bei der L 1210 handele es sich auf dem streitgegenständlichen Abschnitt um keine Hauptverkehrsstraße im Sinne des § 47b Satz 1 Nr. 3 BImSchG, so dass es rechtlich keine Ermächtigung gebe, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Zudem habe keine ausreichende öffentliche Beteiligung im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie stattgefunden.

Mit Schreiben vom 30.09.2019 legte das Landratsamt Esslingen dem Regierungspräsidium Stuttgart den Widerspruch zur Entscheidung vor. Dabei führte das Landratsamt unter anderem aus, dass es den Kommunen entgegen der Auffassung des Klägers freistehe, selbst einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Nach erneuter Prüfung

komme das Landratsamt als untere Straßenverkehrsbehörde zu dem Ergebnis, dass das Ermessen hinsichtlich der o.g. verkehrsrechtlichen Anordnung fehlerfrei ausgeübt, ausreichend geprüft und begründet worden sei.

Mit weiterer verkehrsrechtlicher Anordnung vom 18.12.2019 ergänzte das Landratsamt Esslingen die verkehrsrechtliche Anordnung vom 17.10.2018 dahingehend, dass zur Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung in Fahrtrichtung Ortsausgang auf Höhe der Einmündung Jusiweg bzw. der Einmündung Hardtstraße jeweils das VZ 274-50 (zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h) aufzustellen sei.

Mit Widerspruchsbescheid vom 19.12.2019 wies das Regierungspräsidium Stuttgart den Widerspruch des Klägers zurück. Für die Entscheidung setzte es Gebühren und Auslagen in Höhe von 644,11 EUR fest. Zur Begründung führte es im Wesentlichen aus, dass das Landratsamt Esslingen als zuständige untere Straßenverkehrsbehörde die Geschwindigkeitsbeschränkung auf Grundlage des Lärmaktionsplans der Beigeladenen angeordnet habe. Im Rahmen des Lärmaktionsplans habe diese einen umfangreichen Abwägungsprozess vorgenommen. Dabei seien unter anderem Verdrängungseffekte, die Belange des öffentlichen Personenverkehrs, straßenbauliche Aspekte, Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Streckenabschnitts sowie eine Beschränkung auf Tempo 30 im Vergleich zur Maßnahme von Tempo 40 in der gesamten Ortsdurchfahrt gegeneinander sachgerecht abgewogen worden. Die Beigeladene, im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes, sowie die Ausgangsbehörde, im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Umsetzung, hätten ihr Ermessen rechtsfehlerfrei ausgeübt und die angefochtene Geschwindigkeitsbeschränkung sei nicht zu beanstanden. Der Lärmaktionsplan sei auch rechtmäßig zustande gekommen. Die Gebührenerhebung beruhe auf § 6a StVG, § 1 der GebOSt in Verbindung mit Ziff. 400 der Anlage zu § 1 GebOSt. Die Geschwindigkeitsbeschränkung bestehe aus 25 Verkehrszeichen als Verwaltungsakte in Form einer Allgemeinverfügung, die der Kläger in seiner Gesamtheit angegriffen habe. Für jeden angegriffenen Verwaltungsakt betrage die Widerspruchsgebühr 25,60 EUR, somit insgesamt 25 x 25,60 EUR = 640 EUR. Die Auslagen für die Zustellung betrügen nach § 2 GebOSt 4,11 EUR.

Am 14.01.2020 hat der Kläger Klage erhoben und zwei Anträge auf vorläufigen Rechtsschutz gestellt, mit denen er zum einen die Anordnung der aufschiebenden Wirkung seiner Klage gegen die 25 Verkehrszeichen 274-40 in der Gemeinde Kohlberg begehrte (Az.: 8 K 286/20) und zum anderen die Anordnung der aufschiebenden Wirkung seiner Klage gegen die in Ziffer 3 des Widerspruchsbescheids des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 19.12.2019 festgesetzte Widerspruchsgebühr in Höhe von 664,11 EUR (Az.: 8 K 996/20). Beide Anträge blieben ohne Erfolg und wurden jeweils mit Beschluss des Gerichts vom 16.04.2020 abgelehnt. Zur Begründung seiner Klage wiederholte der Kläger im Wesentlichen sein Vorbringen aus dem Widerspruchsverfahren und nahm auf dieses Bezug. Hinsichtlich der Anfechtung der Widerspruchsgebühr machte er geltend, dass laut Nr. 400 der Anlage zur GebOSt die Anzahl der Verkehrsschilder oder Verwaltungsakte zur Berechnung der Gebühren für die Zurückweisung eines Widerspruchs nicht erheblich sei. Festgesetzte Gebühren dürften auch nicht in einem Missverhältnis zur öffentlichen Leistung stehen, was bei den auf der Anzahl an Verkehrsschildern basierenden Kosten in Höhe von 644,11 EUR jedoch der Fall sei. Bei vollständiger Zurückweisung des Widerspruchs hätte deshalb nur eine Gebühr in Höhe von 25,60 EUR zzgl. 4,11 EUR Auslagen festgesetzt werden dürfen. Sein Widerspruch habe jedoch drei Anträge zum Gegenstand gehabt, darunter der Antrag, dass die bestehende Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h StVO-konform entsprechend der verkehrsrechtlichen Anordnung aufgehoben werde. Die entsprechende Beschilderung sei im Zuge seines Widerspruchs angeordnet worden, so dass seinem Widerspruch in Teilen abgeholfen worden sei. Hieraus folge, dass er lediglich 2/3 der nach Nr. 400 der Anlage zur GebOSt vorgesehen Gebühren in Höhe von 25,60 EUR zzgl. Auslagen in Höhe von 4,11 EUR zu tragen hätte, mithin 17,07 EUR zzgl. 4,11 EUR Auslagen, in Summe 21,18 EUR.

Der Kläger beantragt,

> die aufgrund der verkehrsrechtlichen Anordnung des Landratsamts Esslingen vom 17.10.2018 in der Fassung vom 18.12.2019 auf der L 1210 in der Ortsdurchfahrt von Kohlberg in beiden Fahrtrichtungen aufgestellten 25 Verkehrszeichen 274-40 und den Widerspruchsbescheid des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 19.12.2019 aufzuheben,
>
> hilfsweise, die Gebührenfestsetzung in Ziffer 3 des Widerspruchsbescheids des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 19.12.2019 insoweit aufzuheben, als

die festgesetzten Gebühren und Auslagen den Betrag von 21,18 EUR (17,07 EUR + 4,11 EUR) übersteigen,

höchst hilfsweise, die Gebührenfestsetzung in Ziffer 3 des Widerspruchsbescheids des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 19.12.2019 insoweit aufzuheben, als die festgesetzten Gebühren und Auslagen den Betrag von 29,71 EUR (25,60 EUR + 4,11 EUR) übersteigen,

weiter höchst hilfsweise, die Gebührenfestsetzung in Ziffer 3 des Widerspruchsbescheids des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 19.12.2019 insoweit aufzuheben, als die festgesetzten Gebühren einen vom Gericht als für die Bearbeitung des Widerspruchs angemessen angesehenen Betrag übersteigen.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Zur Begründung führte er im Wesentlichen aus: Die gesetzliche Ermächtigungsgrundlage für die straßenverkehrsrechtliche Anordnung der Geschwindigkeitsbegrenzung im Außenverhältnis ergebe sich einzig aus § 45 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 3, Abs. 9 Satz 1 und 3 StVO. Die Geschwindigkeitsbegrenzung sei in Umsetzung des Lärmaktionsplans erfolgt und diene damit dem Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärmimmissionen. Die neuere Rechtsprechung orientiere sich hinsichtlich der Frage, ob eine die Verkehrsbeschränkung rechtfertigende Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO gegeben sei, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Würden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, hätten die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme. Selbst wenn hier die Werte für Gewerbegebiete herangezogen würden, seien diese überschritten. Grundlage seien sowohl die Lärmwerte aus dem Lärmaktionsplan 2017 der Beigeladenen wie auch Lärmwertberechnungen des Regierungspräsidiums Stuttgart. Zusätzlich seien noch Punkte wie bauliche Nutzung der Gebäude, Verdrängungseffekte, ÖPNV, straßenbauliche Aspekte, Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Straßenabschnitts und auf die Luftreinhaltung miteinbezogen worden. Bei dem am 11.10.2018 stattgefundenen Vor-Ort-Termin sei das aktuelle Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 17.07.2018 - 10 S 2449/17 - erörtert worden. Demnach könne von den unteren Straßenverkehrsbehörden eine von der Kommune im Rahmen der Lärmaktionsplanung beantragte Maßnahme umge-

setzt werden, sofern bei der Entscheidung keine Ermessensfehler begangen worden seien. Ab Erreichen der in § 2 der 16. BImSchV festgelegten Lärmwerte seien Maßnahmen möglich. Nach eingehender Prüfung des Sachverhalts und unter Berücksichtigung des Urteils des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg komme das Landratsamt als untere Straßenverkehrsbehörde zum Ergebnis, dass die Beigeladene ihr Ermessen im vorliegenden Sachverhalt fehlerfrei ausgeübt habe und somit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der L 1210 aus Lärmschutzgründen gegeben sei.

Die mit Beschluss des Gerichts vom 20.04.2020 zum Klageverfahren Beigeladene beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie trug zur Begründung im Wesentlichen vor: Die angegriffene Entscheidung des Landratsamts Esslingen sei auf Grundlage des Lärmaktionsplans rechtmäßig erfolgt. Die Auslegung von Normen sei grundsätzlich Aufgabe der zuständigen Behörde. Komme diese zu dem Ergebnis, dass sie die Möglichkeit habe, für eine Gemeinde wie Kohlberg einen Lärmaktionsplan zuzulassen, sei dies nicht zu beanstanden. Im Übrigen stelle sich die Frage, wie die Ungleichbehandlung von Anwohnern an verkehrs- und lärmintensiven Straßen vor dem Hintergrund verfassungsrechtlich gebotener Gleichbehandlung gerechtfertigt werden solle. Das Bundesimmissionsschutzgesetz möge die Pflicht zur Erstellung von Lärmaktionsplänen nur für Ballungsräume oder Hauptverkehrsstraßen vorsehen. Es verbiete derartige Pläne für andere Bereiche, die genauso einer Lärmimmission ausgesetzt seien, jedoch nicht. Jede Person sei vor gesundheitsgefährdenden Lärmimmissionen zu schützen, ganz gleich, ob sie in einem Ballungsgebiet oder an einer Hauptverkehrsstraße wohne oder nicht. Letztendlich hänge es auch mehr oder weniger vom Zufall ab, wie stark eine Durchgangsstraße frequentiert werde. Abgesehen davon seien die hier erhobenen Daten mittlerweile sieben Jahre alt und sicherlich nicht mehr tragfähig. Selbst wenn man davon ausgehen wollte, dass der Lärmaktionsplan der Gemeinde keine ausreichende Rechtsgrundlage zum Erlass der angegriffenen Geschwindigkeitsbegrenzung sei, so greife doch § 45 StVO, der in jedem Fall einschlägig sei.

In der mündlichen Verhandlung am 04.05.2022 erklärte der Vertreter der Beigeladenen, dass die 25 Verkehrsschilder nach Abweisung der Petition durch den Landtag aufgestellt worden seien. Die Regelung des § 47d BImSchG sei teleologisch dahingehend zu reduzieren, dass ein Einschreiten der zuständigen Behörde nicht nur in dem Falle, dass das dort genannte Verkehrsaufkommen erreicht werde, möglich sei, sondern auch dann, wenn die Grenzwerte der maßgeblichen Lärmschutzverordnungen überschritten seien. Dies gebiete auch Sinn und Zweck der Regelung, die im Lichte der Umgebungslärmrichtlinie auszulegen sei, welche den Schutz der Bevölkerung vor Lärm zum Ziel habe. Zumindest seien, wie es sich aus § 47a BImSchG ergebe, auch ruhige Gebiete zu schützen. Geschwindigkeitsmessungen habe es in Kohlberg in den letzten Jahren nicht mehr gegeben. Es gebe in der Ortsdurchfahrt aber eine Geschwindigkeitsanzeige.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Schriftsätze der Beteiligten und den Inhalt der beigezogenen Akten des Beklagten (2 Bände des Landratsamts Esslingen und 1 Band des Regierungspräsidiums Stuttgart) Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage auf Aufhebung der 25 Verkehrszeichen 274-40, die zur Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h auf der L 1210 in der Ortsdurchfahrt der Beigeladenen in beiden Fahrtrichtungen gemäß der verkehrsrechtlichen Anordnung des Landratsamts Esslingen vom 17.10.2018 in der Fassung vom 18.12.2019 aufgestellt wurden, hat Erfolg. Sie ist zulässig (unter 1.) und begründet (unter 2.).

1.
Die vom Kläger erhobene Anfechtungsklage ist statthaft. Verkehrsbezogene Ge- und Verbote in Form von Verkehrszeichen sind Allgemeinverfügungen im Sinne des § 35 Satz 2 LVwVfG, die regelmäßig den Dauerverwaltungsakten zuzuordnen sind (stRspr; vgl. BVerwG, Urteil vom 21.08.2003 - 3 C 15/03 -, juris Rn 16 m.w.N.).

Der Kläger ist auch gemäß § 42 Abs. 2 VwGO klagebefugt. Nach allgemeiner Meinung reicht es zur Bejahung der Klagebefugnis, dass nach dem substantiierten Vorbringen des Klägers eine Verletzung seiner Rechte möglich ist. Die Klage ist unzulässig, wenn unter Zugrundelegung dieses Vorbringens offensichtlich und eindeutig

nach keiner Betrachtungsweise subjektive Rechte des Klägers verletzt sein können. Für den Adressaten eines belastenden Verwaltungsakts bedeutet dies stets die Bejahung der Klagebefugnis, weil zumindest eine Verletzung der allgemeinen Freiheitsgewährleistung nach Art. 2 Abs. 1 GG in Betracht kommt (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.08.2003 - 3 C 15/03 -, juris Rn. 18 m.w.N.). So verhält es sich hier. Der Kläger hat geltend gemacht, dass er am 18.07.2019 die Ortsdurchfahrt der Beigeladenen auf der L 1210 in beide Fahrtrichtungen befahren habe und dabei von den - frühestens nach dem 06.06.2019 - aufgestellten geschwindigkeitsbeschränkenden Verkehrszeichen betroffen gewesen sei. Er beabsichtige, so sein Vorbringen in der mündlichen Verhandlung, die Strecke auch in Zukunft zu befahren. Durch das ein- bzw. mehrmalige Befahren der Ortsdurchfahrt von Kohlberg wurde der Kläger zum Adressaten eines Dauerverwaltungsakts bzw. einer Allgemeinverfügung und damit in rechtlich beachtlicher Weise belastet.

2.

Die Klage ist auch begründet. Die vom Landratsamt Esslingen getroffene Entscheidung in Gestalt der durch die Aufstellung der 25 Verkehrszeichen VZ 274-40 umgesetzten verkehrsrechtlichen Anordnung vom 17.10.2018 in der Fassung vom 18.12.2019 erweist sich als rechtswidrig und verletzt den Kläger in seinen Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Die streitgegenständliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h in der Ortsdurchfahrt der Beigeladenen beruht weder auf der Umsetzung eines ordnungsgemäßen Lärmaktionsplans gemäß § 47d BImschG durch das Landratsamt Esslingen auf Grundlage des § 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG (unter 2.1.), noch hat sie das Landratsamt Esslingen als untere Straßenverkehrsbehörde rechtsfehlerfrei auf Grundlage des § 45 StVO getroffen (unter 2.2.). Für die Beurteilung der Erfolgsaussichten ist dabei nach ständiger Rechtsprechung bei einer Klage, die sich - wie hier - gegen ein in einem Verkehrszeichen verkörpertes Verkehrsverbot und damit gegen einen Dauerverwaltungsakt richtet, regelmäßig die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung maßgeblich (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.09.2010 - 3 C 37/09 -, juris Rn. 21 m.w.N.).

2.1.

Gemäß § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG sind Maßnahmen, die in einem Lärmaktionsplan nach § 47d BImSchG festgelegt werden, durch Anordnungen

oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Das Bundesimmissionsschutzgesetz verpflichtet die Fachbehörden damit zur Umsetzung von in Lärmaktionsplänen nach § 47d BImschG rechtmäßig festgelegten, konkreten, nicht-planungsrechtlichen Lärmminderungsmaßnahmen, wie beispielsweise verkehrsplanerischen Maßnahmen (vgl. § 47d Abs. 2 Satz 1 BImSchG i.V.m. Nr. 2 des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG - Umgebungslärm-Richtlinie -). 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 (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018 - 10 S 2449/17 -, juris Rn. 28 m.w.N.).

Die Voraussetzungen für eine vom Landratsamt Esslingen als zuständiger Straßenverkehrsbehörde erlassene - gebundene - straßenverkehrliche Anordnung wären *mithin nur dann* gegeben, wenn diese Maßnahme in einem - inzident auf seine Rechtmäßigkeit hin zu überprüfenden - Lärmaktionsplan gemäß § 47d BImSchG wirksam festgelegt wurden und die Festlegung die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungsvoraussetzungen (§ 45 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 3, Abs. 9 Satz 1 und 3 StVO) erfüllt. Dies ist hier nicht der Fall. Es fehlt bereits an einem wirksamen Lärmaktionsplan nach § 47d BImSchG, der Grundlage einer auf § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG gestützten Anordnung des Landratsamts Esslingen als unterer Straßenverkehrsbehörde sein könnte.

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, wobei gemäß § 47b Nr. 2 BImSchG ein „Ballungsraum“ ein Gebiet mit einer

Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer bezeichnet und eine „Hauptverkehrsstraße" gemäß § 47b Nr. 3 BImSchG eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder auch sonstige grenzüberschreitende Straße, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. 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 gemäß § 47e Abs. 1 BImSchG die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden.

Gemessen hieran waren die Voraussetzungen, bei deren Vorliegen ein die Fachbehörde verpflichtender Lärmaktionsplan von einer Gemeinde aufgestellt werden könnte, vorliegend weder im Zeitpunkt der Beschlussfassung des Gemeinderats der Beigeladenen am 17.11.2017 noch zum heutigen Zeitpunkt gegeben. Es kann daher offenbleiben, ob bei der gerichtlichen Beurteilung dieser Frage auf den heutigen Zeitpunkt oder auf den Zeitpunkt der Beschlussfassung über den Lärmaktionsplan abzustellen wäre (vgl. insoweit bei Luftreinehalteplänen BVerwG, Beschluss vom 11.07.2012 - 3 B 78/11 - juris m.w.N.),

2.1.1.

Es ist nichts dafür ersichtlich, dass es sich bei den Bereichen, für den die Beigeladene die Lärmminderungsmaßnahme festgelegt hat, um „Orte in der Nähe einer Hauptverkehrsstraße" im Sinne des § 47d Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Satz 2 i.V.m. § 47b Nr. 3 BImSchG handeln könnte. § 47b Nr. 3 BImSchG setzt die Definition des Begriffs „Hauptverkehrsstraße" in Art. 3 n) der Umgebungslärm-Richtlinie in deutsches Recht um. Danach ist „Hauptverkehrsstraße" eine vom Mitgliedsstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Zwar bleibt die Regelung des § 47b Nr. 3 BImSchG nach ihrem Wortlaut insoweit hinter dem EU-Recht zurück, als sie als regionale Straßen nur Landesstraßen benennt (vgl. Landmann/Rohmer, UmweltR/Hansmann/Cancik, 96. EL September 2021, BImSchG § 47b Rn. 13). Hierauf

kommt es vorliegend aber nicht entscheidungserheblich an, da es sich bei der L 1210 um eine Landesstraße handelt. Jedenfalls legt § 47b Nr. 3 BImSchG in Übereinstimmung mit der Richtlinie als maßgebliches Kriterium ebenfalls ein Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen fest.

Für das Gemeindegebiet der Beigeladenen ist in der von der LUBW auf Grundlage des § 47c BImSchG erarbeiteten und veröffentlichten Umgebungslärmkartierung 2017 (www.lubw.de/laerm-und-erschuetterungen/laermkarten, zuletzt abgerufen am 04.05.2022) allerdings keine Hauptverkehrsstraße im Sinne des § 47b Nr. 3 BImSchG erfasst, d.h. keine Bundesfernstraße, Landesstraße oder auch sonstige grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Der Umgebungslärmkartierung 2017 ist zwar zu entnehmen, dass die auch durch das Gemeindegebiet der Beigeladenen führende Landesstraße 1210 in ihrem weiteren Verlauf östlich von Kohlberg zwischen Neuffen und Beuren in Richtung Owen ein Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr aufweist. Entsprechendes gilt aber nicht für den Bereich der L 1210 von Neuffen in Richtung Kohlberg und durch das Gemeindegebiet der Beigeladenen hindurch. Dies belegen auch die Daten des Verkehrsmonitorings der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg, nach denen an der zwischen Neuffen und Kohlberg gelegenen Zählstelle mit der Nr. 82733 in den Jahren 2017 bis 2020 ein Verkehrsaufkommen von maximal 2,66 Millionen Kraftfahrzeugen im Jahr ermittelt wurde (vgl. unter https://www.svz-bw.de/verkehrszaehlung/verkehrsmonitoring für 2017: 6.047 KFZ, 240 SV = 6.287/24h = 2,3 Mio.; 2018: 6.119 KFZ, 249 SV = 6.368/24h = 2,3 Mio.; 2019: 7.022 KFZ, 270 SV = 7.292/24h = 2,66 Mio.; 2020: 5.330 KFZ, 275 SV = 5.605/24h = 2,05 Mio. - zuletzt abgerufen am 04.05.2022). Nichts anderes ergibt sich aus der von der ACCON GmbH für die Beigeladene ermittelten Verkehrsbelastung. In ihrem Bericht vom 12.04.2016 führt sie insoweit aus, dass für den Bereich der Beigeladenen verschiedene, teils widersprüchliche Angaben zu den Verkehrsbelastungen vorlägen. Die Bundesverkehrszählung 2010 weise eine DTV von 6.620 KFZ/24 h auf; im Verkehrsmonitoring BW werde für die Zählstelle der BVZ 2010 eine DTV von 5.789 Kfz/24h angegeben; die LUBW-Lärmkartierung 2012 gehe von Eingangsdaten für die L 1210 in Kohlberg von 10.000 KFZ/24h aus. Nach den Ergebnissen der BVZ 2010 wie auch nach dem Verkehrsmonitoring für das Jahr 2014 für die der Ortschaft Kohlberg nahegelegene Zählstelle hätte eine Lärmkartierung nicht vor-

genommen werden müssen. Die von der LUBW verwendeten Verkehrszahlen seien nicht nachvollziehbar; die angesetzten ca. 10.000 Kfz/24h würden an einer anderen Zählstelle der L 1210 erreicht, die allerdings deutlich weiter entfernt liege (östlich, Richtung Beuren). Soweit die ACCON GmbH ihren Berechnungen letztlich eine Seitenradar-Zählung in der Ortsdurchfahrt der Beigeladenen mit einem DTV von 8.415/24h zugrunde gelegt hat, erweisen sich diese Zahlen als nicht repräsentativ, da die Messungen in beide Fahrtrichtungen zu unterschiedlichen Zeiträumen stattgefunden haben (in Fahrtrichtung Neuffen vom 03. bis 12.06.2013 und in Fahrtrichtung Metzingen vom 12. bis 21.06.2013). Zudem betrug nach dem Verkehrsmonitoring der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg das Verkehrsaufkommen an der Zählstelle Nr. 82733 im Jahr 2013 insgesamt nur 7.179 Kfz/24h, mithin 2,6 Millionen Kraftfahrzeuge im Jahr. Im Übrigen hat auch der Beklagte im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes (Az.: 8 K 286/20) in seinem Schriftsatz vom 21.02.2020 eingeräumt, dass es sich bei der betroffenen Straße nach der Legaldefinition nicht um eine Hauptverkehrsstraße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen handele.

Ist die L 1210 im Bereich des Gemeindegebiets der Beigeladenen keine Hauptverkehrsstraße im Sinne des § 47b Nr. 3 BImSchG und ist sie dort als solche auch nicht als Hauptlärmquelle kartiert, kann demzufolge auch nicht festgestellt werden, dass es sich bei den Bereichen, auf die sich die Planung der Beigeladenen erstreckt, um „Orte in der Nähe einer Hauptverkehrsstraße“ handelt.

Entsprechend dem Zweck der Lärmminderungsplanung, bei der es um gebietsbezogenen Lärmschutz geht (vgl. § 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG), darf die Formulierung „Orte in der Nähe“ nicht im Sinne von „geschlossener Ortschaft“ oder von „Gemeinde“ als Gebietskörperschaft verstanden werden und auch nicht als Begrenzung auf eine punktuelle Beplanung. Aus Anhang V der Umgebungslärm-Richtlinie, die zur Auslegung des § 47d BImSchG herangezogen werden muss, ist eindeutig zu entnehmen, dass es um das Gebiet im Umkreis der genannten Hauptlärmquellen geht (so auch die Begründung der Bundesregierung zu dem von ihr vorgelegten Gesetzentwurf, BR-Drs. 610/04, S. 30): Nur gebietsbezogen kann die Anzahl der betroffenen Personen bewertet werden; Maßnahmen der Raumordnung können sich nur auf den Raum beziehen. Durch die Worte „in der Nähe“ wird die Pflicht zur Aufstellung

von Lärmaktionsplänen auf den Einwirkungsbereich der in der Kartierung bezeichneten Hauptlärmquelle(n) bezogen. Abzustellen ist also auf Bereiche, in denen Menschen dem Lärm ausgesetzt sind (vgl. Landmann/Rohmer, UmweltR/Cancik, 96. EL September 2021, BImSchG § 47d Rn. 6, 7). Der Einwirkungsbereich der in der Kartierung der LUBW als „Hauptverkehrsstraßen" ausgewiesenen Hauptlärmquellen, insbesondere der östlich von Neuffen gelegene Teil der L 1210, umfasst aber nicht den Bereich des Gemeindesgebiets der Beigeladenen. Dies verdeutlichen eindrücklich die Übersichtspläne der LUBW zur Lärmkartierung 2017, die die Einwirkungsbereiche der Hauptlärmquellen, insbesondere der Hauptverkehrsstraßen, aufzeigen (vgl. www.lubw.de/laerm-und-erschuetterungen/laermkarten, zuletzt abgerufen am 04.05.2022), indes für das Gemeindegebiet der Beigeladenen keine entsprechenden Einwirkungen ausweisen.

Diese Auslegung widerspricht auch nicht dem Zweck des § 47d Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Satz 2 i.V.m. § 47b Nr. 3 BImSchG, da in dieser Regelung eine derjenigen Hauptlärmquellen aufgeführt ist, deren nähere Bestimmung den Mitgliedstaaten in der Umgebungslärm-Richtlinie aufgegeben ist und die den Untersuchungs- und Aktionsrahmen für Maßnahmen der Lärmbekämpfung festlegt (vgl. BeckOK, UmweltR/Wysk, 61. Ed. 1.7.2020, BImSchG § 47b). Für eine teleologische Reduzierung oder eine erweiternde Auslegung, wie vom Vertreter der Beigeladenen geltend gemacht, bleibt deshalb kein Raum.

2.1.2.
Außerdem handelt es sich bei dem Gemeindegebiet der Beigeladenen auch nicht um einen Ballungsraum im Sinne des § 47d Abs. 1 Satz 2 i.V.m. § 47b Nr. 2 BImSchG.

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 k) der Umgebungslärm-Richtlinie. 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 k) der Umgebungslärm-Richtlinie genannte Kriterium ist auch zur Auslegung des § 47 b Nr. 2 heranzuziehen, da diese Vorschrift der Umsetzung des EU-Rechts dient (vgl. Landmann/Rohmer, UmweltR/Hansmann/Cancik, 96. EL September 2021, BImSchG § 47b Rn. 10, 11). Das Aktionsplangebiet entspricht dem kartierten Gebiet, das gegebenenfalls mit verschiedenen Teil-Aktionsplänen erfasst werden kann (vgl. Landmann/Rohmer, UmweltR/Cancik, 96. EL September 2021, BImSchG § 47d Rn. 4 e).

Gemessen hieran handelt es sich - entsprechend der von der LUBW erarbeiteten Umgebungslärmkartierung beim Landkreis Esslingen und erst recht bei der Beigeladenen, auf deren Gebiet sich der Lärmaktionsplan ausschließlich bezieht, nicht um einen „Ballungsraum" im Sinne des § 47b Nr. 2 BImSchG, von denen es in Baden-Württemberg ausweislich der Lärmkarten 2017 der LUBW in Baden-Württemberg insgesamt bislang nur neun gibt (vgl. auch www.lubw.de/laerm-und-erschuetterungen/laermkarten, aus der sich die Lage des benachbarten - kartierten - Ballungsraums Reutlingen ergibt, zuletzt abgerufen am 04.05.2022). Denn die Bevölkerungsdichte im Landkreis Esslingen beträgt - im Hinblick auf die auf die allgemein zugänglichen Zahlen (Fläche: 641,5 qm; Bevölkerung: 528.792 im Jahr 2016 bzw. 533.617 im Jahr 2020) - allenfalls 824,30 (bzw. 831,83) Einwohner pro Quadratkilometer, mithin nicht mehr als 1000 Einwohner. Etwas anderes ergibt sich auch nicht daraus, dass der Beklagte im gerichtlichen Verfahren geltend gemacht hat, die Beigeladene liege im Landkreis Esslingen und sei bereits in der Ministerkonferenz für Raumordnung aus dem Jahr 1995 zur Metropolregion Stuttgart gezählt worden, womit die Gemeinde in einem Ballungsraum nach Art. 8 Nr. 1b der Richtlinie 2002/49 EG liege.

2.1.3.

Da es sich im Bereich des Gemeindegebiets der Beigeladenen weder um Orte in der Nähe einer Hauptverkehrsstraße im Sinne des § 47d Abs. 1 Sätze 1 und 2 i.V.m. § 47b Nr. 3 BImSchG noch um einen Ballungsraum gemäß § 47d Abs. 1 Satz 2 i.V.m. § 47b Nr. 2 BImSchG handelt, ergibt sich auch im Hinblick auf das Vorbringen des Beigeladenenvertreters, die Regelungen über die Lärmkartierung und den Lärmaktionsplan würden gemäß § 47a BImSchG nicht nur für den Umgebungslärm gelten, dem Menschen in bebauten Gebieten ausgesetzt seien, sondern auch für ruhige Gebiete auf dem Land, keine Zuständigkeit der Beigeladenen, einen Lärmaktionsplan nach § 47d BImSchG mit für die untere Straßenverkehrsbehörde verbindlichen Festlegungen zu beschließen.

Gemäß § 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG, mit dem Art. 8 Abs. 1b) Satz 2 der Umgebungslärm-Richtlinie umgesetzt wird (vgl. Landmann/Rohmer, UmweltR/Cancik, 96. EL September 2021, BImSchG § 47d Rn. 26), sind zwar auch ruhige Gebiete gegen die Zunahme von Lärm zu schützen. Nach dem insoweit eindeutigen Wortlaut der Regelung ist der Schutz der ruhigen Gebiete aber nur „Ziel dieser Pläne", mithin (nur) im Rahmen eines Lärmaktionsplans zu berücksichtigen, der unter den Voraussetzungen des § 47d Abs. 1 BImSchG zu erstellen ist. Allein das Vorliegen eines „ruhigen Gebiets" ermöglicht damit nicht den Erlass eines Lärmaktionsplans nach § 47d BImSchG.

2.2.

Das Landratsamt Esslingen als untere Straßenverkehrsbehörde hat die streitgegenständliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h in der Ortsdurchfahrt der Beigeladenen auch nicht auf Grundlage des § 45 StVO - außerhalb und unabhängig vom Vorhandensein eines Lärmaktionsplans - unter Ausübung eigenen Ermessens rechtmäßig erlassen.

Nach § 45 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten oder den Verkehr umleiten. Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen dabei gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen

örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Diese Vorschriften geben dem Einzelnen einen Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung über ein straßenverkehrsrechtliches Einschreiten, wenn Lärm oder Abgase Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.06.1986 - 7 C 76.84 -, juris Rn. 13; OVG für das Land Schleswig-Holstein, Urteil vom 09.11.2017 - 2 LB 22/13 - juris, Rn. 100 m.w.N.). Dabei bestimmt kein bestimmter Schallpegel oder Abgaswert die Grenze der Zumutbarkeit. Abzustellen ist auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der betroffenen Anlieger sowie auf eine eventuell gegebene Vorbelastung. Im Rahmen der Ermessensentscheidung sind ferner die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer zu würdigen. Schließlich sind die Interessen anderer Anlieger, die durch lärm- oder abgasreduzierende Maßnahmen ihrerseits übermäßig durch Lärm oder Abgase beeinträchtigt würden, in Rechnung zu stellen. Dabei darf die Behörde in Wahrung allgemeiner Verkehrsrücksichten und sonstiger entgegenstehender Belange von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen umso eher absehen, je geringer der Grad der Lärm- oder Abgasbeeinträchtigung ist, dem entgegengewirkt werden soll. Umgekehrt müssen bei erheblichen Lärm- oder Abgasbeeinträchtigungen die verkehrsberuhigenden oder verkehrslenkenden Maßnahmen entgegenstehenden Verkehrsbedürfnisse und Anliegerinteressen schon von einigem Gewicht sein, wenn mit Rücksicht auf diese Belange ein Handeln der Behörde unterbleibt. Die zuständige Behörde darf jedoch selbst bei erheblichen Lärm- oder Abgasbeeinträchtigungen von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen absehen, wenn ihr dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile gerechtfertigt erscheint (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.06. 1986 - 7 C 76.84 -, juris Rn. 15; OVG für das Land Schleswig-Holstein, Urteil vom 09.11.2017 - 2 LB 22/13 - juris, Rn. 102 m.w.N.)

Gemessen hieran fehlt es vorliegend - unabhängig vom Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 1, Abs. 9 StVO - jedenfalls an der Ausübung des erforderlichen Ermessens durch die Straßenverkehrsbehörde. So verweist das Landratsamt Esslingen in seiner verkehrsrechtlichen Anordnung vom 17.10.2018 in der Fassung vom 18.1.20219 zur Begründung der getroffenen Verkehrsregelung ledig-

lich darauf, dass die Beigeladene im Rahmen des Lärmaktionsplans innerorts Tempo 40 auf der Landesstraße 1210 ab der Einmündung Jusiweg bis zur Einmündung Hardtstraße beantragt habe. In ihrem Schriftsatz vom 21.02.2020 im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes (Az.: 8 K 286/20) führte der Beklagte aus, dass die Straßenverkehrsbehörde als zuständige Fachbehörde zur Umsetzung der in Lärmaktionsplänen rechtmäßig festgelegten Lärmminderungsmaßnahmen verpflichtet sei, ohne dass ihm ein nach den fachrechtlichen Eingriffsnormen zustehendes Ermessen verbliebe; der fachrechtliche Ermessensspielraum werde durch die Lärmaktionsplanung überlagert. Die Straßenverkehrsbehörde sei an die Festlegung einer Geschwindigkeitsbegrenzung in einem Lärmaktionsplan gebunden, wenn die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungsvoraussetzungen vorlägen und die Maßnahme unter Berücksichtigung der Belange der betroffenen Verkehrsteilnehmer verhältnismäßig sei. Die Voraussetzungen für eine Bindung der Straßenverkehrsbehörde lägen hier vor, weil die Geschwindigkeitsbegrenzung in der Ortsdurchfahrt ordnungsgemäß im Lärmaktionsplan der Gemeinde Kohlberg festgelegt worden sei und die Festlegung die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungsvoraussetzungen erfülle. Auch im vorliegenden Klageverfahren hat sich der Beklagte dahingehend eingelassen, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung in Umsetzung des Lärmaktionsplans erfolgt sei. Unter Verweis auf das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 17.07.2018 - 10 S 2449/17 - führte er weiter aus, dass von den unteren Straßenverkehrsbehörden eine von der Kommune im Rahmen der Lärmaktionsplanung beantragte Maßnahme umgesetzt werden könne, sofern bei der Entscheidung keine Ermessensfehler begangen worden seien. Dies sei ab Erreichen der in § 2 der 16. BImSchV festgelegten Lärmwerte möglich. Nach eingehender Prüfung des Sachverhalts und unter Berücksichtigung des Urteils des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg sei das Landratsamt als untere Straßenverkehrsbehörde zu dem Ergebnis gekommen, dass die Beigeladene ihr Ermessen im vorliegenden Sachverhalt fehlerfrei ausgeübt habe und somit die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der L 1210 aus Lärmschutzgründen gegeben seien.

Diesen Ausführungen ist durchgängig zu entnehmen, dass sich das Landratsamt Esslingen bei Erlass der verkehrsrechtlichen Anordnung an die Festlegung der Maßnahme im Lärmaktionsplan der Beigeladenen „gebunden“ gefühlt hat. Dies schließt es aus, dass das Landratsamt Esslingen, das im Übrigen noch bis zum Ortstermin

am 11.10.2018 der von der Beigeladenen festgelegten Maßnahme ebenso ablehnend gegenüber stand wie das Regierungspräsidium Stuttgart, eine Entscheidung über die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen nach § 45 Abs. 1, Abs. 9 StVO im Wege des Ermessens getroffen haben könnte.

Die erforderliche Ermessensentscheidung ist auch nicht vom Regierungspräsidium Stuttgart in seinem Widerspruchsbescheid vom 19.12.2019 getroffen worden, nachdem dort ebenfalls lediglich auf den Lärmaktionsplan der Beigeladenen und den von ihr vorgenommenen umfangreichen Abwägungsprozess verwiesen wurde. Soweit das Regierungspräsidium in seinem Widerspruchsbescheid ausführt, dass die Gemeinde Kohlberg, im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplans, sowie die Ausgangsbehörde im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Umsetzung, ihr Ermessen rechtsfehlerfrei ausgeübt hätten und die angefochtene Geschwindigkeitsbeschränkung nicht zu beanstanden sei, ergibt sich auch hieraus nichts anderes. Allein in dem Verweis auf ein - von der Ausgangsbehörde - tatsächlich nicht ausgeübtes Ermessen, kann eine eigene Ermessensausübung der Widerspruchsbehörde nicht erkannt werden. Im verwaltungsgerichtlichen Verfahren können Ermessenserwägungen schließlich nur noch ergänzt, nicht aber nachgeholt werden (vgl. § 114 Satz 2 VwGO), so dass offenbleiben kann, inwieweit die Ausführungen des Vertreters des Beklagten in der mündlichen Verhandlung hinreichende Ermessenserwägungen hätten darstellen können.

Selbst wenn die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 3, Abs. 9 Satz 3 StVO für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der L 1210 in der Ortsdurchfahrt der Beigeladenen vorlägen und unterstellt würde, dass das Landratsamt mit der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 17.10.2018 in der Fassung vom 18.12.2019 eine eigenständige Entscheidung auf Grundlage des § 45 StVO hätte treffen wollte, würde es damit jedenfalls an der erforderlichen Ermessensausübung fehlen.

2.3.

Die damit vom Landratsamt Esslingen rechtswidrig verfügte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h in der Ortsdurchfahrt der Beigeladenen verletzt den Kläger schließlich in seinem Recht auf allgemeine Handlungsfreiheit (Art. 2 Abs. 1 GG).

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1, Abs. 3, 1. Halbsatz VwGO.

Die Berufung war nicht zuzulassen, da die Gründe des § 124 Abs. 2 Nr. 3 oder Nr. 4 VwGO nicht vorliegen (§ 124 a Abs. 1 Satz 1 VwGO).

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen dieses Urteil steht den Beteiligten die Berufung zu, wenn sie vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg zugelassen wird. Der Antrag auf Zulassung ist beim Verwaltungsgericht Stuttgart innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils zu stellen. Der Antrag muss das angefochtene Urteil bezeichnen. Innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung sind die Gründe darzulegen, aus denen die Berufung zuzulassen ist. Die Begründung ist bei dem Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim oder Postfach 103264, 68032 Mannheim, einzureichen, wenn sie nicht bereits mit Antragstellung beim Verwaltungsgericht Stuttgart erfolgt ist. Die Berufung ist nur zuzulassen, wenn

1. ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils bestehen,
2. die Rechtssache besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten aufweist,
3. die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat,
4. das Urteil von einer Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs, des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts abweicht und auf dieser Abweichung beruht oder
5. ein der Beurteilung des Berufungsgerichts unterliegender Verfahrensmangel geltend gemacht wird und vorliegt, auf dem die Entscheidung beruhen kann.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfeverfahren, 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.

Anschrift des Verwaltungsgerichts:
Verwaltungsgericht Stuttgart, Augustenstraße 5, 70178 Stuttgart oder Postfach 10 50 52, 70044 Stuttgart

[redacted] [redacted] [redacted]

Beschluss vom 4. Mai 2022

Der Streitwert wird gemäß § 52 Abs. 2, Abs. 3, § 39 Abs. 1 GKG auf

5.644,11,-- EUR

festgesetzt.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen die Festsetzung des Streitwerts 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. Sie ist schriftlich, im Wege der elektronischen Kommunikation gemäß § 55a VwGO oder zu Protokoll des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle 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.

Die Beschwerde kann von den Beteiligten selbst oder von einem Prozessbevollmächtigten eingelegt werden. 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.

Hinweis:
Hinsichtlich der Anforderungen an das elektronische Dokument und seine Übermittlung wird auf § 55a Abs. 2 bis 5 der Verwaltungsgerichtsordnung verwiesen. Die Zusendung einer „schlichten" E-Mail genügt nicht. **Für Rechtsmittel, die ab dem 01.01.2022 beim Verwaltungsgericht eingehen, ist § 55d der Verwaltungsgerichtsordnung zu beachten.**

Anschrift des Verwaltungsgerichts:
Verwaltungsgericht Stuttgart, Augustenstraße 5, 70178 Stuttgart oder Postfach 10 50 52, 70044 Stuttgart

[redacted]

Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle