



# VERWALTUNGSGERICHTSHOF BADEN-WÜRTTEMBERG

## Beschluss

In der Verwaltungsrechtssache

- Antragsteller -  
- Beschwerdeführer -

prozessbevollmächtigt:

gegen

Land Baden-Württemberg,  
vertreten durch das Landratsamt Reutlingen,  
Amt für Recht, Ordnung und Verkehr,  
Aulberstraße 27, 72764 Reutlingen, Az:

- Antragsgegner -  
- Beschwerdegegner -

wegen verkehrsrechtlicher Anordnung  
hier: Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO

hat der 13. Senat des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgerichtshof Vogel, den Richter am Verwaltungsgerichtshof Frank und die Richterin am Verwaltungsgericht Dr. Schriebl

am 4. März 2024

beschlossen:

Die Beschwerde des Antragstellers gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts Sigmaringen vom 21. Juli 2023 - 9 K 1445/23 - wird zurückgewiesen.

Der Antragsteller trägt die Kosten des Beschwerdeverfahrens.

Der Streitwert des Beschwerdeverfahrens wird auf 2.500,-- EUR festgesetzt.

### **Gründe**

Die fristgemäß eingelegte Beschwerde ist zulässig, aber unbegründet.

1. Dem Antragsteller fehlt es allerdings nicht - wie der Antragsgegner meint - an der notwendigen Beschwer für seinen Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz gegen die auf einem etwa 300 Meter langen Teilstück der L 245 durch Verkehrszeichen angeordnete Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit für Krafträder auf 50 km/h an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen. Zwar trägt der Antragsgegner vor, diese Verkehrsregelung sei derzeit „deaktiviert“, weil die damit bekannt gegebene straßenverkehrsrechtliche Anordnung vom 04.04.2023 vorsehe, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung nur für die Monate Mai bis August gelte. Gleichzeitig hat der Antragsgegner aber ausgeführt, dass die betroffenen Verkehrszeichen entsprechend der Anordnung vom 04.04.2023 ab dem 01.05.2024 wieder „aktiviert“ werden sollen. Vor diesem Hintergrund hat sich durch die „Deaktivierung“ der Verkehrszeichen das angegriffene Gebot, dass Krafträder in der genannten Zeit nicht schneller als die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h fahren dürfen (vgl. Zeichen 274-50 mit Zusatzzeichen 1010-62 und 1042-52 VzKat), nicht im Sinne von § 113 Abs. 1 Satz 4 VwGO erledigt. Denn die den Verkehrsschildern zugrundeliegende dauerhafte verkehrsrechtliche Anordnung auch für die Folgezeiträume (jeweils in den Monaten Mai bis August) ist damit nicht aufgehoben worden (für den Fall einer vorübergehenden Aussetzung der Vollziehung eines Verkehrszeichens bei Straßenbauarbeiten vgl. BVerwG, Urteil vom 27.01.1993 - 11 C 35.92 - juris Rn. 12; vgl. dazu VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 01.09.2021 - 5 S 2105/21 - n. v.; VG Bremen, Urteil vom 10.06.2021 - 5 K 1958/18 - juris Rn. 24; U. Stelkens in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 10. Aufl., § 35 Rn. 335). Damit muss der Senat der vom Antragsteller aufgeworfenen

Frage, ob die behauptete „Deaktivierung“ überhaupt tatsächlich umgesetzt worden sei, nicht weiter nachgehen.

2. Jedoch kommt auf der Grundlage der Gründe, die in der innerhalb der Frist des § 146 Abs. 4 Satz 1 VwGO eingegangenen Beschwerdebeurteilung des Antragstellers angeführt sind und auf deren Prüfung der Senat nach § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO beschränkt ist, eine Änderung des verwaltungsgerichtlichen Beschlusses vom 21.07.2023 nicht in Betracht.

Nach § 146 Abs. 4 Satz 3 VwGO muss die Beschwerdebeurteilung die Gründe darlegen, aus denen die Entscheidung abzuändern oder aufzuheben ist, und sich mit der angefochtenen Entscheidung auseinandersetzen (zu diesem Darlegungserfordernis vgl. Beschlüsse des Senats vom 21.06.2023 - 13 S 473/23 - juris Rn. 3 und vom 13.03.2023 - 13 S 2370/22 - juris Rn. 3).

Die Beschwerdebeurteilung mit Schriftsatz vom 16.08.2023 in Verbindung mit der Replik im Schriftsatz vom 03.11.2023 ist nicht geeignet, die Richtigkeit der Ausführungen im angegriffenen Beschluss in Frage zu stellen. Damit besteht kein Anlass, die im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes ergangene verwaltungsgerichtliche Entscheidung zu ändern.

Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 und 2 Nr. 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO, der die Regelung des § 45 Abs. 1 StVO nicht ersetzt, sondern modifiziert (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.11.2010 - 3 C 42.09 - juris Rn. 17), sind Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere dürfen Beschränkungen des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der durch § 45 StVO geschützten Rechtsgüter erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO).

Das Verwaltungsgericht hat ausgeführt, dass bei summarischer Prüfung eine Gefahrenlage im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO gegeben sei, die die angegriffene verkehrsrechtliche Anordnung in Form der angebrachten Verkehrszeichen rechtfertige. Denn es sei überwiegend wahrscheinlich, dass die durch den Motorradverkehr verursachten Lärmimmissionen an dem betroffenen Straßenabschnitt der L 245 das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung durch den Verkehrslärm von Motorrädern an Wochenenden und Feiertagen erheblich übersteigen würden. Zudem sei der Motorradanteil auf der L 245 an Wochenenden und Feiertagen atypisch hoch. Für den hier streitgegenständlichen Standort der L 245 (Ortsausgang Seeburg in Richtung Hengen) zeige die Lärmauswertung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg für den Zeitraum 02.07.2021 bis 15.07.2021 (abrufbar unter <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/laermschutz/laermquellen/motorradlaerm/hotspots-von-motorradlaerm-in-baden-wuerttemberg>, im Folgenden: Lärmauswertung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg), dass besonders hohe Schallpegel durch den Motorradverkehr, insbesondere in der Beschleunigungsphase nach dem Ortsschild, erreicht würden. Nach dieser Auswertung lägen sowohl an Werktagen als auch an Wochenenden (dort noch etwas mehr) über 50 % der Motorräder bei einem Lärmpegel von mehr als 90 Dezibel, während dieser Wert bei Pkw weniger als 30 % betrage und an Wochenenden sogar abnehme. Die Messungen zeigten weiter, dass knapp 15 % der Motorräder die Schallwerte von 100 und mehr Dezibel überschritten, während dies bei Pkw werk- und wochenendtags kaum feststellbar sei. Sowohl an Werktagen als auch an Wochenenden passierten Motorradfahrer die Messstelle tendenziell nicht nur schneller als Pkw, sondern auch - gerade bei höheren Geschwindigkeiten - erheblich lauter. Die Differenz liege bei einem erheblichen Teil der Fahrzeuge insbesondere jenseits von 40 km/h bei über 10 Dezibel. Zudem sprächen überwiegende Gründe dafür, dass die besonderen örtlichen Begebenheiten schallverstärkend wirkten.

Mit diesen Feststellungen des Verwaltungsgerichts setzt sich der Antragsteller in seiner Beschwerdebegründung nicht den Anforderungen des § 146 Abs. 4 Satz 4 VwGO entsprechend auseinander. Soweit er den Ansatz des Antragsgegners rügt, der angenommen hat, dass der Lärmpegelunterschied zwischen

dem Pkw- und dem Motorradverkehr bei Beschleunigungsvorgängen unmittelbar nach dem Ortsschild nach Erkenntnissen aus einem Vermerk des Verkehrsministeriums aus dem Jahr 2021 20 dB(A) betrage, übersieht der Antragsteller, dass das Verwaltungsgericht diese Einschätzung seiner Entscheidung gerade nicht zugrunde gelegt hat. Vielmehr hat es die oben benannte Lärmauswertung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg zu dem konkret betroffenen Straßenabschnitt, und dabei insbesondere die Auswirkungen der Beschleunigung auf die Schallpegel, berücksichtigt. Diese Erhebung und die aus ihr folgenden rechtlichen Bewertungen stellt der Antragsteller nicht in Frage. Nach alledem vermag die pauschale Behauptung des Antragstellers, bei „umfangreichen Untersuchungen“ seien für Pkw wesentlich höhere Unterschiede in den gemessenen Geräuschpegeln festgestellt worden, die - auf spezifische Ermittlungen zu den Lärmverhältnissen am betroffenen Streckenabschnitt gestützte - Annahme des Verwaltungsgerichts nicht in Zweifel zu ziehen, die aufgestellten Verkehrszeichen für Motorräder seien aus Lärmschutzgründen zwingend erforderlich. Im Übrigen ist der aus den „umfangreichen Untersuchungen“ gezogene Schluss des Antragstellers, die Wirkung von Beschleunigungsvorgängen auf die Emissionspegel bei Pkw falle größer aus als bei Motorrädern, weil „bei Pkw der Anteil jener, die mit einem Vorbeifahrtpegel größer 80 dB(A) registriert wurden, um etwa 13 % steige“, bereits für sich genommen - auch mangels vergleichender Darstellung des von Motorrädern ausgehenden Lärms - nicht nachvollziehbar.

Darüber hinaus stellt der Antragsteller auch die von dem Antragsgegner und dem Verwaltungsgericht festgestellten besonderen topographischen Verhältnisse nicht substantiiert in Abrede. Mit dem Einwand, von einer schallverstärkenden Lage könne „nicht zwingend ausgegangen werden“, setzt sich der Antragsteller nicht den Anforderungen des § 146 Abs. 4 Satz 3 VwGO entsprechend mit der Begründung des Verwaltungsgerichts zu besonderen örtlichen Begebenheiten im Umfeld des Straßenbereichs der L 245 auseinander (vgl. Beschlussabdruck S. 8). Soweit der Antragsteller schließlich anführt, die tatsächlichen Umstände rechtfertigten (auch) eine verkehrsrechtliche Regelung gegenüber Pkw, zieht er letztlich nicht das Bestehen einer Gefahrenlage im

Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 1 und 3 StVO in Zweifel, sondern wendet sich gegen die Ermessensausübung des Antragsgegners (dazu sogleich).

Der Einwand des Antragstellers, das Landratsamt habe sein Ermessen entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts rechtsfehlerhaft ausgeübt, weil die ergriffene Maßnahme nicht zur Gefahrenabwehr geeignet sei, hat ebenfalls keinen Erfolg. Der Antragsteller verweist in diesem Zusammenhang - wie dargelegt - zunächst darauf, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht nur für Motorräder, sondern auch für Pkw hätte angeordnet werden müssen, um das vom Antragsgegner verfolgte Ziel zu erreichen. Dem vermag der Senat nicht zu folgen. Das Verwaltungsgericht hat mit Blick auf die Lärmauswertung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom Antragsteller unbeanstandet festgestellt, dass auf dem betroffenen Straßenabschnitt der L 245 über 50 % der Motorräder einen Lärmpegel von mehr als 90 Dezibel aufgewiesen hätten, während dieser Wert bei Pkw bei weniger als 30 % gelegen, an Wochenenden sogar abgenommen habe und knapp 15 % der Motorräder die Schallwerte von 100 und mehr Dezibel überschritten hätten, während dies bei Pkw werk- und wochenendtags kaum feststellbar gewesen sei. Danach erscheint es jedenfalls nach der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes allein möglichen summarischen Prüfung angesichts der festgestellten erheblichen von den Motorrädern ausgehenden Schallpegel, der hohen Anzahl an Motorrädern und der besonderen Ortslage, die sich auch durch eine nahe des betroffenen Straßenabschnitts befindliche (Wohn-)Bebauung auszeichnet, naheliegend, dass mit der angeordneten Beschränkung der Geschwindigkeit allein für Motorräder bereits eine Verringerung der Lärmbelastung für die Anwohner einhergeht und so einer Gefahrenlage im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO entgegenwirkt wird.

Dass der Antragsgegner zur Begründung seiner Entscheidung nicht auf die konkret den betroffenen Streckenabschnitt berücksichtigende Lärmbewertung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg Bezug genommen, sondern die nach einem „Erlass“ des Verkehrsministeriums vom 08.03.2021 (tatsächlich dürfte es sich wohl lediglich um einen Vermerk handeln, dem die Ergebnisse einer Verkehrserhebung in Präg zugrunde liegen, vgl. S. 71 der Verwaltungsakte) vorliegende Erkenntnis, wonach der Lärmpegelunterschied zwischen

Pkw- und Motorradverkehr beim Beschleunigen unmittelbar nach dem Ortschaftschild auf 100 km/h 20 db(A) betrage, herangezogen hat, dürfte der Rechtmäßigkeit der Ermessensentscheidung nach der gebotenen summarischen Prüfung nicht entgegenstehen. Denn die Lärmbewertung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg zum konkreten Streckenabschnitt bestätigt den Befund des Antragsgegners, dass durch den von den Motorrädern ausgehenden Lärm auf dem Straßenstück der L 245 eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Gesundheit der Wohnbevölkerung durch Geräuschimmissionen erheblich übersteigt. Unabhängig davon kann im Rahmen der die Erfolgsaussichten in der Hauptsache berücksichtigenden Interessenabwägung auch die mutmaßliche weitere Verfahrensentwicklung einbezogen werden und dabei auch die Befugnis der Widerspruchsbehörde zu berücksichtigen sein, eigene Ermessenserwägungen anzustellen und etwaige als unzureichend oder fehlerhaft angesehene Erwägungen der Erstbehörde zu ergänzen bzw. zu korrigieren (vgl. Beschluss des Senats vom 15.11.2022 - 13 S 2136/22 - n. v.; VGH Baden-Württemberg, Beschlüsse vom 14.01.2014 - 10 S 2438/13 - juris Rn. 7 und vom 30.11.2010 - 10 S 1860/10 - juris Rn. 17). Da im Hinblick auf die in Vollzug der verkehrsrechtlichen Anordnung aufgestellten Verkehrszeichen Ermessenserwägungen angestellt wurden, besteht darüber hinaus gemäß § 114 Satz 2 VwGO selbst im Laufe eines gerichtlichen Hauptsacheverfahrens noch die rechtliche Möglichkeit, Ermessenserwägungen zu ergänzen (vgl. dazu ebenfalls Beschluss des Senats vom 15.11.2022, Beschlüsse des VGH Baden-Württemberg vom 14.01.2014 und vom 30.11.2010 jeweils a. a. O.).

Soweit der Antragsteller darüber hinaus geltend macht, die angeordnete Beschränkung nur für Motorräder sei auch deswegen ermessensfehlerhaft, weil unterschiedliche Geschwindigkeitsbeschränkungen für den zwei- und vierrädrigen Verkehr zu erheblichen Gefahren führten, dringt er damit nicht durch. Dass der Antragsgegner wesentliche tatsächliche Umstände - nämlich die von dem Antragsteller behauptete Gefahrerhöhung durch Geschwindigkeitsunterschiede - außer Acht gelassen (zu einem solchen Ermessensdefizit vgl. BVerwG, Urteil vom 12.07.1972 - VI C 38.70 - juris Rn. 31, 34; VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 22.11.2023 - 6 S 1625/23 - juris Rn. 19) oder in

der Ermessensentscheidung unzutreffend bewertet hätte, ist nach summarischer Prüfung nicht festzustellen. Es ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht ohne Weiteres ersichtlich, dass die unterschiedlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf dem Streckenabschnitt zu einer weiteren - erheblichen - Gefahrenlage beitragen. Geschwindigkeitsunterschiede bestehen auf Landstraßen und damit auf dem betroffenen Straßenabschnitt auch sonst, etwa zwischen Pkw und Fahrrädern, Pedelec sowie S-Pedelec, denen die Nutzung außerörtlicher Straßen außer Kraftfahrtstraßen und Autobahnen gestattet ist (vgl. § 18 Abs. 1 Satz 1 StVO), zwischen Pkw und Lkw sowie Omnibussen, für die die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 80 bzw. 60 km/h beschränkt ist (vgl. § 3 Abs. 3 Nr. 2 a) cc) und b) aa) sowie cc) StVO) oder zwischen Pkw und land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit. Dass wegen einer solchen Geschwindigkeitsdifferenz, wie der Antragsteller ohne nähere Begründung geltend macht, auf außerörtlichen Straßen Fahrradfahrer besonders gefährdet seien, dürfte auf die Situation auf dem kurzen betroffenen Straßenabschnitt der L 245 unmittelbar nach dem Ortsausgang bei dem Befahren mit Motorrädern mit bis zu 50 km/h nicht ohne Weiteres zu übertragen sein, jedenfalls zeigt der Antragsteller dies nicht auf. Ohnehin dürfte aber die vom Gesetzgeber getroffene Wertung, dass unterschiedliche Geschwindigkeiten auf überörtlichen Straßen zugelassen bzw. sogar vorgesehen sind, der Annahme einer relevanten Gefahr oder Gefahrerhöhung entgegenstehen. Schließlich dürfte mit den aufgestellten Verkehrszeichen auch den übrigen Verkehrsteilnehmern deutlich werden, dass Motorräder auf dem Streckenabschnitt nur mit bis zu 50 km/h fahren dürfen und insoweit besondere Rücksicht zu nehmen, insbesondere verkehrsangepasst zu fahren ist (vgl. § 1 StVO, dazu auch Beschluss des Senats vom 07.08.2023 - 13 S 1640/22 - juris Rn. 22).

Soweit der Antragsteller sich in diesem Zusammenhang auf einen Verkehrsversuch mit 25 Teilnehmern auf der L 3196 beruft, bei dem unterschiedliche Geschwindigkeitsbeschränkungen zu gefährlichen Situationen zwischen zweirädrigen und mehrspurigen Fahrzeugen geführt hätten, vermag dies nach summarischer Prüfung keine abweichende Einschätzung zu begründen. Es ist nicht

ersichtlich, inwieweit dieser Verkehrsversuch, zu dessen Umständen nichts näher bekannt ist, verallgemeinerungsfähig oder jedenfalls auf den konkret betroffenen Streckenabschnitt übertragbar ist, zumal die streitgegenständliche Verkehrsregelung lediglich einen kurzen Bereich von etwa 300 Metern unmittelbar nach dem Ortsausgang betrifft. Darüber hinaus hat nach den unbeanstandet gebliebenen Ausführungen des Antragsgegners eine vergleichbare Geschwindigkeitsbeschränkung, die bereits seit 2018 auf der K 6716 im Lautertal an den Ortsausgängen von Münsingen-Buttenhausen, Münsingen-Hundersingen, Münsingen-Bichishausen, Münsingen-Gundelfingen, Hayingen-Weiler und Hayingen-Indelhausen angeordnet sei, nicht zu einer erhöhten Gefahrenlage geführt. Auf der dort betroffenen Motorrad-intensiven Strecke sei seither kein Unfall in Verbindung mit den an Wochenenden und Feiertagen herrschenden unterschiedlichen Geschwindigkeiten zu verzeichnen gewesen.

Selbst wenn es sich aber unter Berücksichtigung des Beschwerdevorbringens bei der im Verfahren nach § 80 Abs. 5 VwGO gebotenen summarischen Prüfung als offen erweisen sollte, ob das Vorliegen einer Gefahrenlage zutreffend ermittelt und das Ermessen fehlerfrei ausgeübt worden ist, überwiegt bei der gebotenen Interessenabwägung - auch unter Berücksichtigung der in § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 VwGO zum Ausdruck kommenden Wertung des Gesetzgebers - das Vollzugsinteresse des Antragsgegners das Suspensivinteresse des Antragstellers. Solange aufgrund der verwaltungsgerichtlichen Feststellungen im Hinblick auf die Lärmbewertung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg (und unabhängig davon, ob diese den Anforderungen an die Ermittlung der durch Verkehrslärm verursachten Lärmbelastung gänzlich entspricht, vgl. dazu etwa VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 16.05.1997 - 5 S 1842/95 - juris Rn. 32; siehe auch OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 27.10.2023 - 8 B 688/23 - juris Rn. 22 ff.) jedenfalls nach summarischer Prüfung mit erheblicher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen ist, dass die Anwohner des betroffenen Straßenabschnitts, deren Wohnhäuser zum Teil nur durch einen schmalen Grünstreifen von der L 245 getrennt werden, durch Motorradlärm in einem besonderen Maße betroffen sind, gebietet es die Interessenabwägung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO nicht, die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs ge-

gen die verkehrsrechtliche Regelung anzuordnen (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 27.10.2023 a. a. O. Rn. 36 ff.). Vielmehr besteht wegen der von dem Lärm ausgehenden erheblichen Gefahren für das hochrangige Rechtsgut der Gesundheit der Wohnbevölkerung ein überwiegendes öffentliches Interesse an der getroffenen Verkehrsregelung. Die für den Antragsteller verbundenen Nachteile in Bezug auf seine private Lebensführung müssen von ihm jedenfalls für die Dauer des Hauptsacheverfahrens im Hinblick auf das Gewicht des betroffenen Rechtsguts hingenommen werden, zumal der betroffene Streckenabschnitt mit 300 Metern vergleichsweise kurz ist und der Antragsteller diesen weiterhin mit einem Motorrad, lediglich beschränkt auf eine Geschwindigkeit von bis zu 50 km/h, befahren darf.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO.

Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 63 Abs. 2, § 47 Abs. 1, § 53 Abs. 2 Nr. 2, § 52 Abs. 1 und 2 GKG i. V. m. den Empfehlungen in den Nummern 46.15 und 1.5. des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013 (abgedruckt z. B. in Schoch/Schneider, VwGO, unter § 163).

Dieser Beschluss ist unanfechtbar.

Vogel

Frank

Dr. Schriebl