

Titel:

Unbegründete Verpflichtungsklage gegen Straßenverkehrsbehörde auf verkehrsrechtliche Anordnungen aus Lärmschutzgründen

Normenketten:

StVO § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3

VwGO § 42 Abs. 2

Leitsatz:

§ 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO gewährt Schutz vor Verkehrslärm und Abgasen, wenn der Lärm bzw. 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. Ein Anspruch des Anliegers auf (ermessensfehlerfreie) Entscheidung über lärmschützende verkehrsrechtliche Anordnungen setzt tatbestandlich zunächst voraus, dass sich der verkehrsbedingte Lärm über dem ortsüblich Zumutbaren bewegt (hier verneint). (Rn. 29) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Verpflichtungsklage, Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, Anordnung eines absoluten Haltverbots, Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm, Straßenverkehrsbehörde, Geschwindigkeitsbeschränkung, absolutes Halteverbot, Verkehrslärm, Lärmschutz, Wohnbevölkerung, Zumutbarkeit

Fundstelle:

BeckRS 2022, 2831

Tenor

I. Die Klage wird abgewiesen.

II. Der Kläger hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.

III. Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe des zu vollstreckenden Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vorher in gleicher Höhe Sicherheit leistet.

Tatbestand

1

Der Kläger begehrt die verkehrsrechtliche Anordnung eines absoluten Haltverbots sowie eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der K* ... straße in 9..7659 Schönau a. d. Brend.

2

1. Die K* ... straße ist eine Ort straße, welche von der Ortsdurchfahrt straße der Gemeinde Schönau a. d. Brend (B* ... Straße) Richtung Südwesten abzweigt und nach ca. 900 m Länge in ein Waldgebiet mündet. Die Straßenbreite schwankt zwischen 5,90 m (Abzweig K* ... *) und 4,70 m (Abzweig W* ... *). Über die K* ... straße werden unter anderem ein Sportplatz samt Sporthalle und Sportheim, eine Grundschule, ein Freibad mit Café, eine Tennisanlage sowie am Ende der Straße ein Hotel samt Restaurant erschlossen. Der Kläger ist Anlieger am östlichen Ende der K* ... straße, Abzweig A* ..., sein Anwesen liegt direkt gegenüber dem ... In der K* ... straße gilt die innerorts höchst zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h, sowie ein beidseitiges eingeschränktes Haltverbot; direkt vor dem Anwesen des Klägers war das Haltverbot zunächst zeitlich befristet (20:00 Uhr bis 6:00 Uhr).

3

Die maßgeblichen verkehrsrechtlichen Anordnungen in der K* ... straße der Gemeinde Schönau a. d. Brend (nachfolgend: Beklagte) stellten sich in der Vergangenheit wie folgt dar: Auf Antrag der Schulleitung beschränkte der Gemeinderat der Beklagten am 19. Februar 1987 die Höchstgeschwindigkeit in der K* ...

straße zwischen der Einmündung B* ... Straße und dem ... auf 30 km/h. Eine entsprechende Vollzugsanordnung erließ der 1. Bürgermeister der Beklagten am 9. März 1987. Mit Gemeinderatsbeschluss vom 6. Dezember 1990 wurde vor dem Anwesen des Klägers ein zeitlich befristetes Haltverbot (20:00 Uhr bis 6:00 Uhr) angeordnet, welches jedoch mit Beschluss vom 24. Juli 1992 aufgehoben wurde; zugleich wurde - nachdem in diesem Zusammenhang das Fehlen der entsprechenden Beschilderung aufgefallen war - (erneut) eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angeordnet. Wann und aus welchem Grund in der Folgezeit die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wieder entfernt wurde, kann nicht mehr nachvollzogen werden. Mit Anordnung vom 8. September 1995 wurde ein beidseitiges eingeschränktes Haltverbot für die K* ... straße beginnend ab Fl.Nr. ...1 (* ...*) angeordnet, zu dessen Umsetzung sich die Gemeinde aufgrund eines Vergleiches vor dem Landgericht Schweinfurt vom 7. November 1995 verpflichtet hatte. Der Hintergrund für die angeordnete zeitliche Befristung des eingeschränkten Haltverbots direkt vor dem Anwesen des Klägers (20:00 Uhr bis 6:00 Uhr) geht aus der Anordnung nicht hervor; warum hier eine Befristung erfolgte, ist auch nicht mehr nachvollziehbar.

4

Mit Schreiben vom 9. Juni 2020 ließ der Kläger durch seinen Bevollmächtigten bei der Beklagten die Anordnung eines absoluten Haltverbots sowie einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der gesamten K* ... straße beantragen.

5

Mit E-Mail vom 16. September 2020 bat die Beklagte die Polizeiinspektion (PI) Bad Neustadt a. d. Saale unter Hinweis auf Ergebnisse einer Verkehrsmessung aus dem Jahr 2018 um Stellungnahme zu den klägerseits beantragten Maßnahmen. Die Beklagte führte aus, es sei derzeit im Bereich des Anwesens des Klägers in der K* ... straße ein eingeschränktes Haltverbot für den Zeitraum von 20:00 Uhr bis 6:00 Uhr und im weiteren Verlauf ein eingeschränktes Haltverbot ohne zeitliche Beschränkung angeordnet. Auch für die gegenüberliegende Straßenseite sei ein eingeschränktes Haltverbot ohne zeitliche Beschränkung angeordnet. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bestehe nicht. Es lägen keine Informationen zur Unfallhäufigkeit im Bereich der Grundschule vor, bei Auffälligkeiten käme für den Bereich der Schule bestenfalls eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung während der Schulzeit in Betracht.

6

Mit E-Mail vom 22. September 2020 antwortete die PI Bad Neustadt a. d. Saale, ein besonderes Unfallgeschehen gebe es in der K* ... straße nicht. Nach derzeitigem Stand lägen die Voraussetzungen sowohl für ein Haltverbot als auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nicht vor. Die K* ... straße sei eine übersichtliche, mit Gehweg gut ausgebaute Ortsstraße. Besondere Gefährdungspotenziale seien derzeit aus polizeilicher Sicht nicht erkennbar. Eine weitergehende Beschilderung wäre im Hinblick auf § 45 Abs. 9 StVO nicht zulässig.

7

Mit Schreiben vom 22. September 2020 teilte die 1. Bürgermeisterin der Beklagten dem Bevollmächtigten des Klägers mit, dass dem Antrag nicht entsprochen werde. Bei der K* ... straße handele es sich um eine Ortsstraße, welche übersichtlich und für eine Ortsstraße gut ausgebaut sei. Ein besonderes Unfallgeschehen liege nach Auskunft der PI Bad Neustadt a. d. Saale nicht vor. Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO seien Verkehrszeichen nur dort anzuordnen wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich sei. Besondere Umstände, die die Anordnung eines absoluten Haltverbots in der K* ... straße rechtfertigten, seien aus Sicht der Beklagten sowie aus polizeilicher Sicht nicht gegeben. Eine weitergehende Einschränkung der Verkehrsteilnehmer durch das beantragte absolute Haltverbot sei somit rechtlich nicht vertretbar. Genauso verhalte es sich mit der beantragten Geschwindigkeitsbeschränkung für die K* ... straße auf 30 km/h. Ausweislich des Willens des Gesetzgebers sei die innerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h festgesetzt (§ 3 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 StVO). Gleichwohl dürfe derjenige, der ein Fahrzeug führe, nur so schnell fahren, dass das Fahrzeug ständig beherrscht werde (§ 3 Abs. 1 StVO). Insbesondere habe sich der Fahrzeugführer gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen, hauptsächlich durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so zu verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen sei (§ 3 Abs. 2a StVO). Durch den übersichtlichen Ausbau der K* ... straße sei die verkehrliche Situation für einen durchschnittlich aufmerksamen Verkehrsteilnehmer jederzeit beherrschbar, eine besondere Gefahrenlage, welche eine Beschränkung des fließenden Verkehrs begründen könne, bestehe nicht (§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO). Dies würden auch die Zahlen einer verdeckten Verkehrsmessung in der K* ... straße belegen. Die tatsächliche

Durchschnittsgeschwindigkeit bei den verdeckten Messungen habe bei 34 km/h gelegen. Der Gemeinderat der Beklagten habe sich zuletzt in seiner öffentlichen Sitzung vom 19. Februar 2019 eingehend mit der Thematik „verkehrsregelnde Maßnahmen in der K* ... straße“ auseinandergesetzt und eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung abgelehnt.

8

Das ohne Rechtsbehelfsbelehrung versandte Schreiben der Beklagten ging den Bevollmächtigten des Klägers am 25. September 2020 zu.

9

2. Am 22. Oktober 2020 ließ der Kläger Klage (Az.: W 6 K 20.1575) erheben und beantragen,

die Beklagte zu verpflichten, in der K* ... straße, 9..7659 Schönau a. d. Brend, im Rahmen einer verkehrsrechtlichen Anordnung ein absolutes Haltverbot sowie zusätzlich eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h anzuordnen.

10

Zur Begründung wurde im Wesentlichen ausgeführt, die Beklagte habe mit Schreiben vom 22. September 2020 die Anträge des Klägers auf oben genannte verkehrsrechtliche Maßnahmen abgelehnt. Zwar werde zur Begründung auf eine Beschlussfassung des Gemeinderates der Beklagten vom 19. Februar 2019 Bezug genommen, jedoch habe der nach den Kommunalwahlen 2020 neue Gemeinderat sich nicht mit dieser Angelegenheit befasst. Weder seien verkehrsrechtliche Untersuchungen durchgeführt noch ein Lärmgutachten eingeleitet worden. Nach § 45 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 3 StVO, § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bestehe ein Anspruch auf verkehrsrechtliche Anordnungen zum Schutz der örtlichen Wohnbevölkerung. Hierzu gehöre unter anderem, dass die zuständigen Behörden die Nutzung bestimmter Straßen bzw. Straßenstrecken zum Schutz der Bevölkerung beschränkten. Alleine die vor Ort befindliche Grundschule der Gemeinde rechtfertige die beantragten Maßnahmen. Hinzu käme die Problematik des Gegenverkehrs. Bei sämtlichen größeren Lastkraftwagen an der Kreuzung K* ... straße/B* ... Straße stelle sich wegen der engen und gewundenen Straßenverhältnisse ein Problem beim Abbiegen, welche einen Rangierbetrieb zur Folge habe. Würden sich Fahrzeuge größerer Bauart begegnen, komme es zu Stauungen. Die Örtlichkeit läge insgesamt in einem Tal, woraus sich eine besondere Lärmintensität ergebe. Vor Ort befinde sich der Sportplatz der Gemeinde, welcher mit Sportveranstaltungen sowie Veranstaltungen im Sportheim und damit verbunden einem An- und Abfahrtsverkehr der Besucher einhergehe. Die ausgewiesenen Parkflächen würden selten genutzt, stattdessen werde in der K* ... straße geparkt. Bei Spiel- und Festbetrieb seien die ausgewiesenen Parkplätze ohnehin nicht ausreichend. Auch bei Veranstaltungen des Kolpingvereins würde die K* ... straße sowie der Parkplatz am Sportheim genutzt. Gegenüber dem Anwesen des Klägers liege der ... des Sportheims. Am Sportheim selbst stünden Fahrzeuge rund um die Uhr. Es komme zu nächtlichen Ruhestörungen in Form von Fahrzeug-, Personen- und Musikkärm und weiteren Beeinträchtigungen. Ebenfalls vor Ort befinde sich ein Abfallcontainer für Glas, wo entgegen den Einwurfszeiten rund um die Uhr sowohl an Sonn- als auch Feiertagen eingeworfen werde. Auch hier gebe es Zu- und Abfahrtsverkehr. Aus dem ansässigen örtlichen Kindergarten folge weitere Lärmbelastung durch den Hol- und Bringverkehr morgens, mittags und nachmittags. Im Zusammenhang mit der ebenfalls in der K* ... straße befindlichen Grundschule komme es zu weiteren Lärmbelastungen durch Ankunft der Lehrer auf dem Sportheim-Parkplatz und die Montag bis Freitag morgens und mittags verkehrenden Schulbusse sowie den zusätzlichen Bring- und Abholverkehr. Weiteren An- und Abfahrtsverkehr gebe es bei Schulveranstaltungen und Elternsprechabenden zu unterschiedlichsten Zeiten. Noch vor dem Hotel ... am Ende der K* ... straße liege das örtliche Schwimmbad nebst Café und Tennisplatz. All dies ziehe An- und Abfahrtsverkehr der Gäste, Besucher und Beschäftigten sowie den Wartungs- und Lieferverkehr zu unterschiedlichsten Zeiten nach sich. Kinder und Erwachsene würden die Einrichtungen mit dem Fahrrad anfahren, die hiermit verbundenen verkehrlichen Gefahren (Geschwindigkeit, Art und Aufkommen des fahrenden und ruhenden Verkehrs) lägen auf der Hand. Es gebe landwirtschaftlichen Verkehr, insbesondere würden Holzfuhrwerke mit Anhänger in den nahegelegenen Wald durch die K* ... straße fahren. Die Fahrzeiten lägen zwischen 3:45 Uhr bis 4:30 Uhr, 5:00 Uhr sowie zwischen 7:00 Uhr bis 8:00 Uhr morgens sowie zu weiteren Zeiten, auch bis in die Abendstunden. Die Erschütterungen durch diese Fahrzeuge seien so stark, dass dies im Haus des Klägers bemerkbar sei. Ergänzend seien auch die Waldspaziergänger und deren Zu- und Abfahrt per Pkw und Mountainbiker genannt. Der Straßenkörper der K* ... straße sei durch den Bau des Schulsportplatzes, regelmäßiges Fahren von Fahrzeugen aller Art, den Parkverkehr, schwere Fuhrwerke und Maschinen stark in Mitleidenschaft gezogen. Die Straßendecke sei

vor dem Anwesen des Klägers provisorisch mit Verbundpflaster geflickt, was zu einem verstärkten Rolleffekt der darüber führenden Fahrzeuge bzw. deren Reifen führe. Bereits einzelne der vorstehend genannten Punkte rechtfertigten die geforderten streitgegenständlichen Maßnahmen, was erst recht für die Summe sämtliche Gesichtspunkte gelte.

11

Die Beklagte ließ beantragen,

die Klage abzuweisen.

12

Zur Begründung wurde ausgeführt, der Kläger habe keinen Anspruch darauf, dass in der K* ... straße ein absolutes Haltverbot oder eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h angeordnet würden. Der Verkehr stelle sich erheblich geringer dar, als vom Kläger geltend gemacht. Bei der Beklagten handele es sich um eine eher kleine Gemeinde. Die K* ... straße sei eine ruhige Dorfstraße, wo sich wenige Häuser befänden und es wenig Durchgangsverkehr gebe, da die Straße in einem Waldgebiet ende. Eine Verkehrsdatenauswertung vom 28. Juni 2018 bis 5. Juli 2018 habe in der Spitze 80 Fahrzeuge pro Stunde auf beiden Fahrspuren ergeben. Demnach durchfahre in der Hochphase nur alle 45 Sekunden ein Auto die Straße, was kein erhebliches Verkehrsaufkommen sei. Bei einer Gesamtzahl von insgesamt 3.127 gezählten Fahrzeugen seien nur 130 Lkw und Lastzüge erfasst worden. Die Verkehrsaufnahme habe im Frühsommer stattgefunden, in welchem im Jahresverlauf das meiste Verkehrsaufkommen zu erwarten sei. Täglich würden damit durchschnittlich nur drei Lkw oder Lastzüge die Straße befahren. Nehme man von den 3.127 Fahrzeugen in acht Tagen einen Durchschnittswert und nehme weiter an, dass diese sich auf die Zeit zwischen 7:00 Uhr und 21:00 Uhr verteilen, würden durchschnittlich etwa 28 Fahrzeuge pro Stunde die Straße befahren, wovon ein Fahrzeug ein Lkw oder Lastzug sei. Seit dem Jahr 2018 habe sich der Verkehr nicht wesentlich geändert, daher seien die Daten nach wie vor aussagekräftig. Die streitgegenständliche Straße sei aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung als Sammelstraße gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) zu qualifizieren. Diese seien für eine Verkehrsbelastung von 400 Fahrzeugen pro Stunde bis 800 Fahrzeugen pro Stunde vorgesehen. Folglich gebe es in der K* ... straße mit 80 Fahrzeugen pro Stunde erheblich weniger Verkehrsaufkommen als üblich. Soweit eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h unter Verweis auf den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm gefordert werde, könne ein Anspruch auf eine Anordnung unter Reduzierung des behördlichen Ermessens nur im Ausnahmefall bei Überschreitung der Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV angenommen werden. Der Kläger beziehe sich zwar auf die 16. BImSchV und beschreibe diverse Lärmquellen, nenne aber keine konkreten Grenzwerte bzw. deren Überschreitung. Die Beklagte gehe zurecht davon aus, dass die maßgeblichen Lärmgrenzwerte nicht im Entferntesten überschritten würden. Es gebe keine Rechtsvorschrift, die verkehrsrechtliche Untersuchungen und Lärmgutachten vor der Ablehnung einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung zwingend erforderlich machten. Es handele sich bei der K* ... straße nicht um eine viel befahrene Straße, sondern um eine solche am Ortsrand, die nur zu bestimmten Zeiten (Schule, Sportveranstaltung) stärker frequentiert sei. Selbst zu diesen Zeiten würden jedoch die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten. Bei der genannten Grundschule handele es sich nur um eine Zweigstelle, die derzeit 75 Schüler habe, wovon 13 direkt aus dem Ort kämen. Ein übermäßiger Verkehr werde dadurch nicht ausgelöst und sei zudem zeitlich begrenzt. Der Kindergarten mit 40 Betreuungsplätzen liege in einer Nebenstraße, wo der Hol- und Bringverkehr auch seinen Schwerpunkt habe. Das am Ende der K* ... straße gelegene Hotel mit 28 Doppelzimmern generiere ebenso kein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Die Gäste würden nicht täglich wechseln und Anlieferverkehr fände nicht täglich statt, sondern nur zwei- bis dreimal in der Woche. Eine erhebliche Lärmbelastung über den üblichen Durchgangsverkehr hinaus entstehe dadurch nicht. Landwirtschaftlicher Verkehr sei in einem Dorf ortsüblich und zu dulden. Die Holzfuhrwerke stellten eine ortsübliche Nutzung dar, da die Straße zum Wald führe. Zudem würden landwirtschaftliche Fahrzeuge nur 40 km/h bzw. mit Anhänger nur 25 km/h fahren und müssten aufgrund ihrer Breite gegebenenfalls langsamer fahren. Etwaige vom Kläger wahrgenommenen Erschütterungen durch diese Fahrzeuge könnten auch durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht vollständig verhindert werden. Der Sportplatz ziehe nicht viele Teilnehmer an, überwiegend solche aus der Gemeinde selbst. Veranstaltungen, die auch Ortsfremde anzögen, kämen nicht so häufig vor, dass sie erheblich ins Gewicht fallen würden. Das Schwimmbad, ein eher kleines Freibad, sowie Café und Tennisplatz wiesen nur vermehrten Verkehr auf, wenn keine Schule und kein Kindergarten seien. Im Übrigen werde dadurch kein erhebliches Straßenaufkommen verursacht, was zu einer unzulässigen

Lärmkulisse führen könne. Die Straßendecke vor Ort sei zwar tatsächlich nur provisorisch mit Verbundpflaster geflickt, jedoch bleibe die Geräuschbelastung unter den Grenzwerten. Eine Angleichung der Kanaldeckel zur Reduzierung der Lärmbelastung sei bereits im Rahmen der jährlichen Straßenunterhaltsarbeiten beschlossen worden. Nachdem mit Lärm im Sinne des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO nur Verkehrslärm gemeint sei, müssten der Glascontainer und seine Lärmimmissionen ebenso außer Betracht bleiben, wie Personen, die sich am Automaten Zigaretten holten. Unterhalb der Lärmgrenzwerte habe die Gemeinde einen Ermessensspielraum, den sie vorliegend ausreichend ausgeübt habe. Bei der Ablehnung des klägerischen Antrags habe die Beklagte die Verkehrsdatenauswertung aus dem Jahr 2018 in ihre Abwägung einbezogen und erneut bewertet. Nachdem sich die Sachlage seit dem Antrag aus dem Vorjahr nicht verändert habe, habe die Sache ohne erneute Beschlussfassung des Gemeinderats entschieden werden können. Auch hinsichtlich des gewünschten absoluten Haltverbots bestehe kein Anspruch des Klägers. In der K* ... straße befände sich bereits im Bereich des Anwesens des Klägers für den Zeitraum von 20:00 Uhr bis 6:00 Uhr ein eingeschränktes Haltverbot und in der restlichen Straße auf beiden Seiten ein eingeschränktes Haltverbot ohne zeitliche Begrenzung. Es sei deshalb unbeachtlich, wenn der Kläger auf parkende Fahrzeuge abstelle, weil dies bereits nach der bestehenden Situation verboten sei. Die geschilderten Stauungen durch größere Fahrzeuge oder Probleme beim Abbiegen und Rangieren von Lkw im Bereich der Einmündung der K* ... straße könnten nicht durch die gewünschten Anordnungen verhindert werden.

13

Auf Nachfrage des Gerichts ließ die Beklagte mit Schreiben vom 2. März 2021 ausführen, dass in der Gemeinderatssitzung vom 19. Februar 1987 eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für die K* ... straße beginnend von der B* ... Straße bis zum Hotel beschlossen und mit Anordnung vom 27. Februar 1987 des damaligen Bürgermeisters und anschließender Aufstellung der Verkehrszeichen umgesetzt worden sei. Dem habe ein Antrag der Schule zugrunde gelegen, da der Sportunterricht der Grundschule damals mangels Schulsportplatzes auf der K* ... straße selbst durchgeführt worden sei. Weitere Nachforschungen der Beklagten zu Regelungen zur Geschwindigkeitsbeschränkung in der K* ... straße hätten keinen Erfolg gehabt. Die einst aufgestellten Verkehrsschilder seien wohl vor mehr als 20 Jahren entfernt worden, ohne dass der Kläger dies seitdem zum Anlass genommen habe, die Wiedererrichtung der Geschwindigkeitsbeschränkung zu fordern. Nachdem der Gemeinderat mit Beschluss vom 19. Februar 2019 mehrheitlich die Einrichtung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h abgelehnt habe, sei spätestens zu diesem Zeitpunkt die Rücknahme der Anordnung durch den Gemeinderat der Beklagten legitimiert worden.

14

Mit Schriftsatz vom 29. April 2021 ließ der Kläger erwidern, die Anordnung des Gemeinderats von 1987 sei nie aufgehoben worden und die Klage bezüglich der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bereits deshalb erfolgreich. Bereits in einem Schreiben an die Familie des Klägers im Jahr 1990 habe die Beklagte einstimmig einen Beschluss erlassen mit dem Inhalt, ein Parkverbot schon ab dem K* ...weg (richtig:*) zu erlassen, damit diese von dem Lärm der abfahrenden Fahrzeuge eine weitere Entlastung erfahre. Die Probleme seien also erkannt, aber nicht gelöst worden. Das Verkehrsaufkommen insgesamt habe sich bis heute drastisch erhöht. Die K* ... straße sei nicht übersichtlich, gerade und gut ausgebaut, es bestünden vielmehr Gefahren für Kinder und Fußgänger. Ein absolutes Haltverbot sowie eine Geschwindigkeitsbeschränkung würden eine Änderung der vorliegenden Situation und Reduktion der Beeinträchtigungen bewirken. Die Einhaltung der notwendigen Immissionsgrenzwerte werde behauptet, jedoch nicht unterlegt.

15

3. In der mündlichen Verhandlung am 19. Mai 2021 vor dem Verwaltungsgericht Würzburg bot die Beklagte dem Kläger an, im nach der Kommunalwahl 2020 neu gebildeten Gemeinderat Maßnahmen in der K* ... straße im Hinblick auf eine mögliche einvernehmliche Lösung erneut zu beraten. Nachdem sich der Kläger damit einverstanden erklärte, wurde das Ruhen des Verfahrens angeordnet. Auf das Protokoll wird verwiesen.

16

In der Folgezeit ließ die Beklagte im Zeitraum vom 25. Juni 2021 bis 1. Juli 2021 eine verdeckte Verkehrsmessung auf der Höhe des Anwesens des Klägers durchführen. Den Messprotokollen lässt sich entnehmen, dass insgesamt 2.148 Fahrzeuge erfasst wurden, was 58 Fahrzeugen pro Stunde entspricht,

und die täglich gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten zwischen 33 und 38 km/h gelegen haben. Der Gemeinderat der Beklagten befasste sich am 24. August 2021 mit verkehrsregelnden Maßnahmen in der K* ... straße und fasste folgende Beschlüsse: Das angeordnete eingeschränkte Haltverbot in der K* ... straße wurde belassen, jedoch wurde die zeitliche Begrenzung (20:00 Uhr bis 6:00 Uhr) vor dem Anwesen des Klägers aufgehoben. Die Anordnung eines absoluten Haltverbots wurde abgelehnt. Es wurde eine streckenbezogene beidseitige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h beginnend ab der Ortsstraße ... bis auf Höhe des Freibades, beschränkt auf die Schulzeiten Montag bis Freitag zwischen 7:00 Uhr und 15:00 Uhr, beschlossen. Die Einrichtung eines Messpunkts für das gemeindliche Geschwindigkeitsdisplay in der K* ... straße wurde abgelehnt. Dies wurde dem Bevollmächtigten des Klägers mit Schreiben vom 27. September 2021 unter Verweis auf den Auszug des Beschlussbuchs des Gemeinderats der Beklagten vom 24. August 2021 mitgeteilt und zudem darauf hingewiesen, dass das Verbundpflaster vor dem Haus des Klägers zum Zeitpunkt der Gemeinderatssitzung bereits entfernt und die Kanaldeckel angeglich sind.

17

Mit Schriftsatz vom 26. Oktober 2021 ließ der Kläger die Wiederaufnahme des Verfahrens beantragen, da die Maßnahmen der Beklagten nicht ausreichend seien und hinter dem klägerseits geforderten, auf die gesamte K* ... straße bezogenen absoluten Haltverbot und der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf durchgehend 30 km/h zurückblieben.

18

Mit Schriftsatz vom 12. November 2021 ließ die Beklagte vortragen, dass die Beklagte unter Zugrundelegung der Ergebnisse einer erneuten verdeckten Verkehrsmessung auf Höhe des Anwesens des Klägers entsprechende Maßnahmen gefasst habe. Auf die geforderten Maßnahmen habe der Kläger keinen Anspruch.

19

Mit Beschluss vom 22. November 2021 wurde das Verfahren wiederaufgenommen und unter der nunmehrigen Verfahrensnummer fortgeführt.

20

Mit ergänzenden Schriftsätzen vom 9. Oktober 2021 (korrigiert: 9.12.2021) und 24. Januar 2022 ließ der Kläger unter Verweis auf das bisherige Vorbringen sowie erneute Wiederholung des bisherigen Prozessvortrags erneut darauf verweisen, dass die von der Beklagten umgesetzten Maßnahmen nicht ausreichend seien.

21

In der weiteren mündlichen Verhandlung am 26. Januar 2022 hielten die Beteiligten an ihrem gegensätzlichen Vorbringen fest. Sodann ließ der Kläger beantragen,

die Beklagte zu verpflichten, in der gesamten K* ... straße, 9..7659 Schönau a. d. Brend, im Rahmen einer verkehrsrechtlichen Anordnung ein absolutes Haltverbot sowie zusätzlich eine uneingeschränkte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h anzuordnen; hilfsweise über den Antrag des Klägers erneut nach Rechtsauffassung des Gerichts zu entscheiden.

22

Die Beklagte hielt an ihrem Antrag auf Klageabweisung fest. Auf das Protokoll wird verwiesen.

23

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sachund Streitstands wird auf die Gerichtsakte und die beigezogenen Behördenakte verwiesen.

Entscheidungsgründe

24

Die erhobene Verpflichtungsklage hat keinen Erfolg.

25

1. Die Klage ist zulässig, insbesondere ist der Kläger klagebefugt, soweit er sich auf die auf sein Anwesen einwirkende Lärmbelastung durch den Verkehr in der K* ... straße beruft. Er verfügt diesbezüglich über die nach § 42 Abs. 2 VwGO erforderliche Klagebefugnis, denn er hat möglicherweise einen Anspruch auf die von ihm geforderten Entscheidungen der Beklagten zum Schutz vor Lärm. Dieser Anspruch folgt aus § 45

Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO), der nicht lediglich auf den Schutz der Allgemeinheit gerichtet ist, sondern daneben auch die Belange Einzelner schützt, soweit deren Individualinteressen berührt werden (BVerwG, U.v. 22.12.1993 - 11 C 45.92 - NZV 1994, 244; vgl. auch BVerwG, U.v. 26.9.2002 - 3 C 9/02 - NJW 2003, 601). Die insoweit durch das Bundesverwaltungsgericht verfolgte Rechtsprechung wird dem Schutzzweck des § 45 Abs. 1 StVO gerecht, der nicht lediglich die Wahrung der körperlichen Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) und des Eigentums (Art. 14 Abs. 1 GG), sondern vorab bereits den Schutz vor Einwirkungen des Straßenverkehrs bezweckt, die das nach allgemeiner Anschauung zumutbare Maß übersteigen. Der Kläger kann daher geltend machen, möglicherweise Anspruch auf Schutz seiner Individualinteressen zu haben, wenn grundrechtsgefährdende oder billigerweise nicht mehr zuzumutende Verkehrseinwirkungen in Form von Lärm zu befürchten sind.

26

Zwar gewährt § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO grundsätzlich nur einen Anspruch auf eine ermessenfehlerfreie Entscheidung der Behörde über das Ergreifen lärmschützender verkehrsregelnder Maßnahmen. Jedoch kann sich im Einzelfall auch ein Anspruch des Bürgers auf eine konkrete Verkehrsregelung ergeben, insbesondere dann, wenn die Behörde bereits mit der Thematik befasst war und aus Sicht des Klägers unzureichende Maßnahmen getroffen hat. Unter Zugrundelegung des umfangreichen Vortrags des Klägers zur Verkehrssituation in der K* ... Straße besteht vorliegend die Möglichkeit, dass der Kläger als unmittelbar angrenzender Anwohner durch die Lärmbelastung in unzumutbarer Weise in seinen Rechten beeinträchtigt wird und Anspruch auf eine konkrete verkehrsregelnde Maßnahme hat.

27

Hingegen vermag der Vortrag des Klägers zur Sicherheit des Verkehrs und der Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Fußgänger und Grundschüler, der Problematik beim Abbiegen von größeren Fahrzeugen im Einmündungsbereich zur B* ... Straße oder Stauungen vor dem Anwesen sowie Verstöße gegen das bestehende eingeschränkte Haltverbot keine Klagebefugnis des Klägers begründen. Denn hierbei handelt es sich um allgemeine verkehrliche Interessen, die auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zielen, die aber nicht den Kläger in eigenen oder zumindest drittschützenden Rechten betreffen. Gemäß § 42 Abs. 2 VwGO ist es dem Kläger verwehrt, sich als Statthalter für fremde Interessen zu betätigen.

28

2. Die insoweit zulässige Klage ist weder im Haupt- noch Hilfsantrag begründet und hat daher keinen Erfolg. Denn der Kläger hat keinen Anspruch auf die konkreten verkehrsrechtlichen Anordnungen, da es bereits an den tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO fehlt. Folglich hat der Kläger auch keinen Anspruch auf eine erneute Entscheidung der Beklagten über seine Anträge.

29

2.1. Nach § 45 Abs. 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 und den Verkehr umleiten. Die Verkehrsregelungen erfolgen aus immissionsschutzrechtlichen Gründen, jedoch geht es um die Abwehr verkehrsbezogener Gefahren, folglich muss der Emittent der Straßenverkehr sein (Koehl in Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, 2. Aufl. 2017, StVO § 45 Rn. 20, beck-online). Diese Vorschrift gewährt Schutz vor Verkehrslärm und Abgasen, wenn der Lärm bzw. 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. Ein Anspruch des Klägers auf (ermessensfehlerfreie) Entscheidung über lärmschützende verkehrsrechtliche Anordnungen setzt tatbestandlich zunächst voraus, dass sich der verkehrsbedingte Lärm über dem ortsüblich Zumutbaren bewegt (BayVGh, U.v. 21.3.2012 - 11 B 10.1657, BeckRS 2016, 25875, Rn. 32).

30

Bei der Prüfung, welcher Verkehrslärmschutz im Einzelfall rechtlich zulässig ist, ist auf die jeweilige gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit sowie das Vorhandensein bzw. Fehlen einer bereits gegebenen Lärmvorbelastung abzustellen. Die Grenze der zumutbaren Lärmbelastung, bei deren Überschreitung Maßnahmen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO in Betracht kommen, ist nicht durch auf Rechtsetzung beruhende Grenzwerte festgelegt (BayVGh, U.v. 12.4.2016 - 11 B 15.2180, BeckRS 2016, 45482 Rn. 21). Zwar können die Vorschriften der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl I S. 1036) bei der Beurteilung der Zumutbarkeit der Lärmbelastung im Rahmen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3

StVO nicht unmittelbar angewendet werden, denn bei § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO geht es um straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen des Lärmschutzes für bestehende Straßen (siehe zum Ganzen: BayVGh, U. v. 21.3.2012 - 11 B 10.1657 - juris Rn. 27). Die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV können aber im Anwendungsbereich des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO als Orientierungspunkte für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze, deren Überschreitung die Behörde zu Maßnahmen ermächtigt, herangezogen werden (so ausdrücklich BVerwG, U. v. 22.12.1993 - 11 C 45.92 - NZV 1994, 244; vgl. ferner BayVGh, U. v. 26.11.1998 - 11 B 95.2934 - juris; U. v. 11.5.1999 - 11 B 97.695 - juris). Denn die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung bringen ganz allgemein die Wertung des Normgebers zum Ausdruck, von welcher Schwelle an eine nicht mehr hinzunehmende Beeinträchtigung der jeweiligen Gebietsfunktion, die zumindest auch dem Wohnen zu dienen bestimmt ist, anzunehmen ist.

31

Eine Unterschreitung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung ist danach jedenfalls ein Indiz dafür, dass die Lärmbelastung auch die Zumutbarkeitsschwelle in straßenverkehrsrechtlicher Hinsicht nicht erreicht (BayVGh, U. v. 21.3.2012 - 11 B 10.1657 - juris Rn. 28). Anhaltspunkte für die Überschreitung des ortsüblich Zumutbaren sind aber dann gegeben, wenn die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht nur unwesentlich überschritten werden (Koehl in Haus/Krumm/Quarch, a.a.O., beck-online). Insoweit darf aber nicht übersehen werden, dass die Überschreitung dieser Richtwerte nach der Rechtsprechung nicht erst einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über Maßnahmen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO auslöst, sondern bereits die Verdichtung des Ermessens der Behörde zu einer Pflicht zum Einschreiten zur Folge haben kann (vgl. BVerwG, U.v. 4.6.1986 - 7 C 76/84, NJW 1986, 2655). Folglich ist die Erfassung der Verkehrslärmbelastung unter Heranziehung der Grenzwerte der § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ein erster Anhaltspunkt.

32

2.2. Für den Bereich des Anwesens des Klägers, welcher nach übereinstimmendem Vorbringen der Beteiligten als allgemeines Wohngebiet eingestuft werden kann, legt § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV den Immissionsgrenzwert zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten auf 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht fest. Nachdem es sich bei den Grenzwerten lediglich um Orientierungswerte handelt, sind die Besonderheiten des Einzelfalles stets maßgeblich zu berücksichtigen, da im Rahmen der Schutzwürdigkeit auch Lärmbelästigungen einzupreisen sind, mit denen der Kläger aufgrund der Ortsüblichkeit rechnen und sie hinnehmen muss.

33

Zur Beurteilung der Frage, welche Größenordnung und Intensität die Belastung durch Verkehrslärm hat, ist die Erfassung der Verkehrsbelastung mittels einer Verkehrszählung erforderlich. Dem ist die Beklagte mit ihrer Verkehrszählung vom 25. Juni 2021 bis 1. Juli 2021 nachgekommen. Folglich kann dahinstehen, ob die ursprüngliche Bezugnahme der Beklagten auf eine Verkehrszählung aus dem Jahr 2018 (noch) ausreichend gewesen wäre.

34

Entgegen der Auffassung des Klägers war die Beklagte im Zuge der Verkehrslärmermittlung nicht verpflichtet, ein Lärmgutachten erstellen zu lassen. Grundsätzlich ist ein Verwaltungsverfahren nach Art. 10 BayVwVfG u.a. zweckmäßig durchzuführen. Nach Art. 24 Abs. 1 Satz 2 BayVwVfG bestimmt die Behörde Art und Umfang der Ermittlungen, die sich wiederum nach den Erfordernissen des Einzelfalles bestimmen (Kallerhoff/Fellenberg in Stelkens/ Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Aufl. 2018, § 24 Rn. 26). Sie ist verpflichtet, die entscheidungserheblichen Tatsachen so weit aufzuklären, dass die Voraussetzungen für den Abschluss des Verfahrens zu ihrer Überzeugung vorliegen. Die Ermittlungsmaßnahmen müssen unter Berücksichtigung der Belastung für die Betroffenen, der Bedeutung des jeweiligen öffentlichen Interesses und des Gebotes, unnötige Kosten zu vermeiden, angemessen sein. Zeitraubende Ermittlungen mit äußerst geringfügiger Erfolgsaussicht muss die Behörde auch auf Antrag des Betroffenen nicht einleiten (Kallerhoff/Fellenberg a.a.O.). Gleiches muss angesichts des haushaltsrechtlichen Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit (vgl. Art. 7 BayHO, Art. 61 Abs. 2 GO) hinsichtlich kostenintensiver Ermittlungsmaßnahmen gelten. Davon ausgehend sind Lärmberechnungen dann durchzuführen, wenn zumindest hinreichende Anhaltspunkte oder ein begründeter Verdacht ein Erreichen bzw. eine Überschreitung der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bestimmten Immissionsgrenzwerte nahelegen bzw. glaubhaft erscheinen lassen (vgl. § 10 des Gesetzes über die Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden - USchadG - vom 10. Mai 2007 [BGBl I

S. 666]; BayVGH, B.v. 6.7.2020 - 11 ZB 18.1840, BeckRS 2020, 16892 Rn. 27). Derartige Anhaltspunkte können auch aus Verkehrszählungen gewonnen werden (vgl. VGH BW, U.v. 16.5.1997 - 5 S 1842/95 - ZfSch 1997, 436 = juris Rn. 32).

35

Eine kostengünstige und zeitsparende Möglichkeit für die Abschätzung der Lärmbetroffenheit des Klägers bietet das Einspeisen der Ergebnisse von Verkehrszählungen in einen sog. Lärmrechner, bei dem Parameter wie Verkehrsstärken, Geschwindigkeit, Fahrbahnoberfläche oder Abstand variiert werden können. Je nachdem, welche Ergebnisse diese erste Beurteilung der Verkehrslärmbelastung ergibt, kann sich unter Umständen ein weiterer Aufklärungsbedarf - z.B. mittels eines Lärmgutachtens - ergeben.

36

2.3. Nach überschlägigen Berechnungen mittels eines frei zugänglichen Online-Lärmrechners (z.B. www.vcd.org/themen/verkehrslaerm/online-laerm-rechner) gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90), werden die einschlägigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV durch den täglichen Verkehr beim Anwesen des Klägers vorliegend nicht erreicht.

37

Unter Zugrundelegung der Verkehrszählung von 2021, welche auf sieben Tage 2.148 Fahrzeuge zählte, befahren täglich im Schnitt 307 Fahrzeuge die K* ... straße, welche eine Gemeindestraße mit einer Gussasphaltoberfläche ist. Eine Steigung bzw. ein Gefälle zum Anwesen des Klägers, welches unmittelbar an die Straße angrenzt, besteht nicht (0%). Der Immissionsort - das Schlafzimmerfenster des Klägers - befindet sich 3,5 m von der Fahrbahnmitte entfernt (Straßenbreite am Abzweig Am Kirchberg 5,90 m, zzgl. Gehsteig von über 1 m Breite) und in 2 m Höhe (Schlafzimmer ist zwar im Erdgeschoss, befindet sich von Seite der K* ... straße in einer Art Hochparterre, das Geschoss sitzt über einem 1,8 m hohen Basaltmauerwerk) über dem Fahrtstreifen. Die letztgenannten zwei Entfernungen wurden zugunsten des Klägers bewusst kürzer geschätzt, obwohl nach Vortrag der Klägerseite der Gehsteig beim Anwesen eine „maximale Breite von 1,66 m“ hat (Schriftsatz d. Kl.Bev. v. 29.4.2021, S. 5, Bl. 119 d. Gerichtsakte) ebenso ist zu Gunsten des Klägers eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h anzusetzen. Unbeachtet bleibt bewusst, dass ab der Abzweigung „Am Kirchberg“, d.h. ab dem Anwesen des Klägers aufgrund des Gemeinderatsbeschlusses vom 24. August 2021 von Montag bis Freitag zwischen 7 Uhr und 15 Uhr (ausweislich der Verkehrszählung die Hauptverkehrszeit) nur noch 30 km/h gelten. Der vom Gericht angewendete Verkehrslärmrechner (s.o.) kommt mit diesen Werten zu einem Ergebnis von 58,6 dB(A) tags und 48,4 dB(A) nachts, sodass die Grenzwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV nicht erreicht werden.

38

Das Gericht übersieht nicht, dass die Grenzwerte für ein allgemeines Wohngebiet eher knapp unterschritten werden. Nachdem jedoch bei den Angaben im Verkehrslärmrechner Daten zugunsten des Klägers genommen wurden und insbesondere die jetzt geltende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h, welche eine weitere Absenkung der Lärmbelastung gerade zur Hauptverkehrszeit zur Folge hat, nicht eingeflossen ist, sind weitere Ermittlungen in Form eines Lärmgutachtens nicht veranlasst.

39

2.4. Wie bereits ausgeführt sind die Grenzwerte i.R.d. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV lediglich Orientierungswerte, welche Indizwirkung haben. Die Frage nach dem ortsüblich Zumutbaren ist in jedem Einzelfall im Rahmen einer Gesamtbetrachtung zu beantworten. Zur Überzeugung des Gerichts kommt es am Anwesen des Klägers auch bei Berücksichtigung der besonderen örtlichen Verhältnisse nicht zu einer unzumutbaren Belastung durch Verkehrslärm.

40

So muss vorliegend beachtet werden, dass die K* ... straße keine Durchfahrtsstraße, sondern eine Sackgasse ist, welche in einem land- und forstwirtschaftlichen Wald- und Flurweg endet. Am Ende der Straße steht das Verkehrszeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge), von dem der land- und forstwirtschaftliche Verkehr ausgenommen ist. Ein allgemeiner Durchfahrtsverkehr ist damit ausgeschlossen. Ausweislich der Luftaufnahmen sowie der klägerseits vorgelegten Bilder befinden sich lediglich einige wenige Wohnhäuser entlang der K* ... straße, ansonsten werden über die K* ... straße nur das Sportheim samt Sportplatz, des Weiteren ein Schwimmbad samt angeschlossenen Café, ein Tennisplatz und am Ende der Straße ein Hotel erschlossen. Auch wenn diese Einrichtungen unbestritten einen gewissen Zu- und Abfahrtsverkehr anziehen, fällt dieser ausweislich der Verkehrszählung - wohl auch

aufgrund der geringen Größe der Beklagten (1.204 Einwohner zum Stichtag 31.12.2020) - relativ gering aus. Dies spiegelt sich auch im Vortrag der Beklagten wider, indem darauf verwiesen wird, dass das Hotel mit 28 Doppelzimmern und nicht täglich wechselnden Gästen sowie einem Lieferverkehr von zwei bis drei Mal die Woche keine großen Verkehrsströme verursacht. Gleiches gilt aufgrund der geringen Größe der Beklagten für das Schwimmbad, den Tennisplatz sowie den Sportplatz. In Anbetracht dieser Umstände hat das Gericht auch keine Zweifel, dass die durch die Verkehrszählung ermittelten Zahlen repräsentativ sind, zumal sie in einem Zeitraum außerhalb von Ferien oder Feiertagen ermittelt wurden.

41

Soweit der Kläger die besondere Belastung durch die Holzabfuhr vorträgt, welche durch große Lkw mit Anhänger durchgeführt wird, ändert dies nichts an der Einschätzung durch das Gericht. So ist zum einen ausweislich der Verkehrszählung die Belastung durch die Holztransporte (LZ) mit insgesamt 15 Bewegungen auf sieben Tagen mit zwei Fahrten pro Tag als gering einzuschätzen. Zum anderen ist die Krummbachstraße die einzige Erschließungsmöglichkeit für Holztransporte aus dem dahinter liegenden Gemeindewald. Die 1. Bürgermeisterin der Beklagten hat hierzu in der mündlichen Verhandlung angegeben, dass der Gemeindewald nach forstwirtschaftlichen Gesichtspunkten gemäß eines Jahresplans bewirtschaftet wird. Hierbei handele es sich jeweils um einen flächig punktuellen Einschlag, da die Bäume erst nachwachsen müssten, sodass die Holzabfuhr aus dem durch die K* ... Straße erschlossenen Gemeindewaldgebiet unregelmäßig in verschiedenen Jahren und auch nicht das gesamte Jahr über erfolge. Andere Zufahrtsmöglichkeiten der großen Schwerlasttransporte in diesen Waldbereich gebe es nicht. Zur Überzeugung des Gerichts handelt es sich bei der Nutzung der K* ... Straße durch Holzfuhrwerke um eine nicht durchgehende, aber ortsübliche und vom Kläger hinzunehmende Nutzung, welche im Rahmen der Schutzwürdigkeit zu berücksichtigen ist. Nachdem die Belastung ihrer Häufigkeit nach als sehr gering einzuschätzen ist, ist eine anderweitige Bewertung auch nicht angezeigt.

42

Das in der Klagebegründung bemängelte lärm erhöhende Verbundpflaster direkt am Anwesen des Klägers ist zwischenzeitlich beseitigt, ebenso wurden die aus der Fahrbahndecke herausstehenden Kanaldeckel angeglichen, sodass diese Umstände keine zusätzliche Lärmbelastung verursachen können. Soweit der Kläger noch ein „Klappern“ eines der Kanaldeckel bei Überfahren moniert, handelt es sich hierbei um eine übliche Eigenschaft der Verkehrsanlagestraße, die zwar lärm erhöhend sein mag, aber zu keiner besonderen Schutzwürdigkeit führen kann, da Kanaldeckel in jeder Straßendecke vorhanden sind und bei Überfahren klappern können.

43

Eine weitere verkehrliche Entlastung ergibt sich zwischenzeitlich auch dadurch, dass der ursprünglich direkt gegenüber dem klägerischen Anwesen gelegene Kindergarten verlegt wurde und sich seit Dezember 2021 in gut 700 m Entfernung befindet. Damit entfällt der vom Kläger monierte Zu- und Abfahrtsverkehr durch das Bringen und Holen der Kindergarten-Kinder restlos.

44

Maßgeblich zu Gunsten des Klägers dürfte sich die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h, welche ab seinem Anwesen für eine Länge von ca. 600 m gilt, auswirken. Damit wird eine der Forderungen des Klägers zumindest teilweise erfüllt. Zwar moniert der Kläger, dass die meisten Fahrzeugführer zu schnell in die K* ... Straße hineinführen und erst auf Höhe seines Anwesens bremsen würden, was wiederum zu einer für ihn erhöhten Lärmbelastung führe. Hierbei handelt es sich jedoch um ein nicht rechtskonformes Verhalten der Autofahrer und damit um ein Vollzugsproblem. Im Übrigen kann diese Argumentation nicht nachvollzogen werden, da der Beginn der Geschwindigkeitsbeschränkung nur ca. 80 m von der Einmündung in die B* ... Straße entfernt liegt, sodass es schon wenig plausibel erscheint, dass Autofahrer nach dem Abbiegevorgang in die K* ... Straße so schnell bzw. stark auf 50 km/h beschleunigen, um sodann gleich wieder auf 30 km/h abzubremsen.

45

Nachdem die auf Grundlage des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO erlassenen Verkehrsregelungen aus immissionsschutzrechtlichen Gründen erfolgen, es aber dennoch um die Abwehr verkehrsbezogener Gefahren geht, muss der Emittent der Straßenverkehr sein. Daher sind die Emissionen, die vom in der Nähe gelegenen Altglascontainer ausgehen ebenso unbeachtlich, wie die Geräusche in Zusammenhang mit dem Zigarettenautomaten, der gegenüber dem klägerischen Anwesen auf Privatgrund steht. Der

Zigarettenautomat (siehe Lichtbild auf Bl. 139 d. Gerichtsakte, vorgelegt mit Schriftsatz d. Kl.Bev. v. 29.4.2021) befindet sich zudem nicht direkt an der Straße, sondern neben dem Eingang zum Sportheim. Zwischen der Straße und dem Grundstück fließt der ...bach.

46

2.5. Nach alldem kommt das Gericht zu der Überzeugung, dass bereits keine Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm vorliegen, die jenseits dessen liegen, was im konkreten Fall vom Kläger als ortsüblich hingenommen werden muss. Folglich sind schon die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO nicht erfüllt, sodass dahinstehen kann, inwiefern die zusätzliche Anforderung des § 45 Abs. 9 Satz 1 und Satz 3 StVO erfüllt wäre. Dies wäre vor dem Hintergrund zweifelhaft, nachdem ausweislich der Verkehrszählung alle erfassten Verkehrsteilnehmer unterhalb von 50 km/h blieben und die erfasste Durchschnittsgeschwindigkeit deutlich niedriger lag.

47

Ebenso kann dahinstehen, ob überhaupt eine Ermessensreduzierung auf Null hinsichtlich der beiden vom Kläger konkret geforderten verkehrsrechtlichen Maßnahmen - absolutes Haltverbot sowie Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h, jeweils in der gesamten K* ... straße - gegeben sein könnte. Eine Ermessensreduzierung auf Null kann nur dann vorliegen, wenn - ungeachtet der Rechtspflicht zum Einschreiten - nur die vom Kläger beantragten Maßnahmen in Frage kämen (Auswahlermassen). Dies ist jedoch weder ersichtlich noch vorgetragen. Dies gilt insbesondere aufgrund der Tatsache, dass die K* ... straße eine Gesamtlänge von ca. 900 m hat und das Anwesen des Klägers im vorderen (östlichen) Bereich, ca. 80 m von der Einmündung in die B* ... Straße entfernt liegt. Es liegt weder auf der Hand noch ergibt es sich aus dem Vortrag des Klägers, inwiefern sein Anwesen von verkehrsrechtlichen Maßnahmen z.B. im Bereich des Hotels K* ... in 700 m Entfernung profitieren könnte. Soweit diesbezüglich auf eine bessere Übersichtlichkeit und einen angeblich bestehenden „Schilderwald“ verwiesen wird, kann nicht nachvollzogen werden, inwiefern es mit der Lärmbelastung zusammenhängt.

48

2.6. Nachdem bereits die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO nicht vorliegen, hat der Kläger auch keinen Anspruch auf erneute Entscheidung über seinen Antrag, sodass auch der Hilfsantrag keinen Erfolg hat.

49

3. Die Klage war daher mit der Kostenfolge des § 154 Abs. 1 VwGO abzuweisen. Die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.