VGH München, Beschluss v. 06.07.2020 – 11 ZB 18.1840

Titel:

Verkehrszeichen oder -einrichtungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen

Normenketten:

StVO § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3
VwGO § 86 Abs. 1, § 113 Abs. 5 S. 2
BImSchG §§ 47a ff.
16. BImSchV § 2 Abs. 1

Leitsatz:

Im Rahmen des § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO bestimmt kein bestimmter Schallpegel oder Abgaswert die Grenze der Zumutbarkeit der verkehrsbedingten Beeinträchtigungen. Es genügt, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss. Orientierungspunkte zur Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze können den Immissionsgrenzwerten des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV entnommen werden (Bestätigung von VGH München BeckRS 2016, 45482 Rn. 21; siehe auch BVerwG BeckRS 9998, 38946). (Rn. 25) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Verkehrszeichen oder -einrichtungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen, Anspruch auf die Erhebung der Lärm- und Abgasbelastung, Immissionsschutz, Lärmbelastung, Abgasbelastung, Verkehrszählung, Lärmberechnung, Verkehrsstrukturerhebung

Vorinstanz:

VG Regensburg, Urteil vom 26.07.2018 – RN 5 K 16.1758

Fundstelle:

BeckRS 2020, 16892

Tenor

I. Der Antrag auf Zulassung der Berufung wird abgelehnt.

II. Die Beklagte trägt die Kosten des Zulassungsverfahrens.

III. Der Streitwert für das Zulassungsverfahren wird auf 2.500,- EUR festgesetzt.

Gründe

I.

1
Die Klägerin begehrt die Verbescheidung ihres Antrags auf Vornahme von Lärm- und Abgasmessungen im Bereich einer zentrumsnahen Orts straße im Stadtgebiet der Beklagten.

2
Sie ist Eigentümerin eines Wohnanwesens an der W* …straße. Das Grundstück liegt nach dem Flächennutzungsplan der Beklagten in einem allgemeinen Wohngebiet, an das im Westen und Südwesten Mischgebiete und im Nordwesten eine Fläche für den Gemeinbedarf (Neues Rathaus) angrenzen. Einen Bebauungsplan gibt es für den streitgegenständlichen Bereich nicht. An den streitgegenständlichen Streckenabschnitt der W* …straße grenzen im Westen ausschließlich Wohngebiete, im Osten zum größten Teil ein Mischgebiet, an das nördlich ebenfalls ein Wohngebiet angrenzt. Die Straße A* … durchläuft ein Mischgebiet, an das nordwestlich eine Gemeinbedarfsfläche (Seniorenheim) angrenzt. Die F* …-Straße quert zunächst ein allgemeines Wohngebiet und grenzt weiter westlich eine Gemeinbedarfsfläche (Neues Rathaus) von einem Mischgebiet ab.

3
Eine Verkehrsberuhigung in der W* …straße und der F* …-Straße war seit Jahren immer wieder Gegenstand von Bürgerversammlungen und Stadtratssitzungen der Beklagten. Die von ihr erprobten Maßnahmen zur Dämpfung des Durchgangsverkehrs erzielten jedoch keine wesentliche Änderung. Verkehrszählungen vom 3. bis 9. Februar 2015 und vom 4. bis 10. März 2015 ergaben, dass die W* …straße in Richtung F* …-Straße täglich von knapp 700 (Sonntag) bis etwas mehr als 1.600 (Donnerstag) Kraftfahrzeugen passiert wurde und in Richtung A* … von etwas mehr als 1.000 (Sonntag) bis etwa 2.800 (Freitag) Kraftfahrzeugen. Die durchschnittliche Anzahl der Fahrzeuge betrug zwischen November 2008 und Februar/März bzw. September 2015 in Richtung F* …-Straße täglich zwischen 1.326 und 1.700 Fahrzeugen, zuletzt 1.326 Fahrzeuge, und in Richtung A* … zwischen 1.827 und 2.380 Fahrzeugen, zuletzt 2.200 Fahrzeuge.

4
Mit Schreiben vom 31. Juli 2015 unterbreitete die Bürgerinitiative „Verkehrsberuhigung … W* …straße/F* …-Straße/A* …“ im Namen von etlichen weiteren Anliegern, darunter die Klägerin, dem Oberbürgermeister der Beklagten sowie den Mitgliedern des Verkehrsausschusses verschiedene Vorschläge zur Lösung der verkehrsbedingten Probleme in den bezeichneten Straßen (Einrichtung einer Einbahn straße, Verbreiterung/Sanierung des Bürgersteigs, Änderung der Verkehrsführung auf der A* …straße) und beantragte regelmäßige Lärm- und Abgasmessungen von mindestens sechs Wochen. Dem Antrag war eine Liste mit den Unterschriften der Straßenanlieger beigefügt. Die Vorschläge wurden in einer Anwohnerversammlung am 30. September 2015 erörtert. Mit Schreiben vom 11. November 2015 mahnte der damalige Bevollmächtigte der Vertreter der Bürgerinitiative und der Klägerin eine förmliche Verbescheidung des Antrags vom 31. Juli 2015 an.

5
Dies lehnte der Oberbürgermeister der Beklagten mit Schreiben vom 26. November 2015 mit der Begründung ab, die Anträge der Bürgerinitiative seien dem Verkehrsausschuss vorgelegt und in der Anwohnerversammlung am 30. September 2015 besprochen worden. Einen rechtsmittelfähigen Bescheid könne die Bürgerinitiative nicht erwarten, da die Entscheidung des Verkehrsausschusses keinen Verwaltungsakt darstelle.

6
Am 10. Dezember 2015 beschloss der Verkehrsausschuss der Beklagten, eine Mittellinie auf einem Abschnitt der W* …straße zu markieren und das Befahren eines bestimmten Bereichs der W* …straße sowie der Straße A* … mit Fahrzeugen von mehr als 10 m Länge zu verbieten, was bereits durch verkehrsrechtliche Anordnungen des Ordnungsamtes vom 5. und 16. Oktober 2015 verfügt und teilweise umgesetzt worden war. Ferner lehnte der Ausschuss Schadstoffmessungen und die weiteren Vorschläge der Bürgerinitiative ausdrücklich ab und beschloss unter Vorbehalt der Mittelbereitstellung, den Gehweg in der W* …straße auszubauen.

7
Mit Schreiben vom 29. Dezember 2015 an den Bevollmächtigten fasste die Beklagte die Würdigung der Vorschläge der Bürgerinitiative zur Verkehrsberuhigung zusammen und lehnte regelmäßige Lärm- und Abgasmessungen ab, da sie nicht zuständig sei und über keine entsprechenden Messgeräte verfüge. Für die Erfassung von Luftschadstoffen sei das Landesamt für Umwelt zuständig. Bei den Straßen, die Gegenstand der Bürgerinitiative seien, handele es sich um normal belastete Straßen, die das Landesamt nicht als betroffenen Straßenzug im Sinne der EU-Lärmrichtlinie erfasst habe. Für Fragen des technischen Umweltschutzes sei die Untere Immissionsschutzbehörde beim Landratsamt Deggendorf zuständig. Nachdem die verkehrlichen Werte in der W* …straße und A* … laut Feststellungen des Verkehrsplanungsamtes für innerstädtische Straßenzüge nicht atypisch und auch nicht in der Lärmkartierung des Landesamtes für Umwelt enthalten seien, komme eine Anordnung gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO nicht in Betracht. Unterhalb dieser Schwellenwerte könne sich die Straßenverkehrsbehörde auf die Ermittlung der Verkehrsmenge beschränken, sofern sich hieraus genügend Anhaltspunkte für die Bewertung der Zumutbarkeit der Lärmbelastung ergäben. Entscheidend für Maßnahmen sei, ob die Lärmbeeinträchtigung jenseits dessen liege, was unter Berücksichtigung der verkehrlichen Belange als ortsüblich hingenommen werden müsse. Erst wenn die in der 22. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzen überschritten würden, seien von der zuständigen Immissionsschutzbehörde (Landratsamt Deggendorf) sogenannte Luftreinhaltepläne aufzustellen. Nur wenn

ein Luftreinhalte- oder ein Aktionsplan entsprechende Maßnahmen vorsehe, könnten die Straßenverkehrsbehörden den Kraftfahrzeugverkehr beschränken oder verbieten (§ 40 Abs. 1 Satz 1 BImSchG). Es genügten keine bloßen Vermutungen oder Behauptungen für verkehrliche Maßnahmen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO. Diese setzten vielmehr belegbare und nachprüfbare Werte voraus, wonach Überschreitungen vorlägen (konkrete Gefahr) oder zumindest die Gefahr von Überschreitungen (abstrakte Gefährdung) gegeben sei.

8
Mit anwaltlichem Schreiben vom 4. Februar 2016 beantragten die Vertreter der Bürgerinitiative erneut die Verbescheidung ihres Antrags vom 31. Juli 2015 und die Durchführung von Messungen in den streitgegenständlichen Straßen.

9
Dies lehnte der Oberbürgermeister der Beklagten mit Schreiben vom 22. Februar 2016 mangels gesetzlicher Notwendigkeit und unter Verweis auf das Schreiben vom 29. Dezember 2015 abermals ab.

10
Am 16. November 2016 ließ die Klägerin unter Berufung auf ihre Betroffenheit als Anwohnerin Untätigkeitsklage beim Verwaltungsgericht Regensburg erheben. Sie machte u.a. geltend, dass am 6. September 2016 zwischen 10:00 und 11:00 Uhr 500 Fahrzeuge und am 8. September 2016 zwischen 15:00 und 16:00 Uhr 600 Fahrzeuge gezählt worden seien. Man könne also davon ausgehen, dass ca. 6.500 Fahrzeuge täglich das reine Wohngebiet durchquerten. Dazu komme, dass sich die Durchschnittgeschwindigkeit von 31 km/h nach Entfernung der Fahrbahnhindernisse wieder erhöht habe. Außerdem verursachten die Lkw enormen Lärm. Dazu kämen Beschleunigungsvorgänge bis zu 70 km/h. Auch Abgas- und Feinstaubmessungen habe die Beklagte nicht vorgenommen, obwohl die Anwohner wegen der Kessellage und der Wetterlage besonders belastet seien.

11
Mit Urteil vom 26. Juli 2018 gab das Verwaltungsgericht der Klage statt und verpflichtete die Beklagte, über den Antrag der Klägerin vom 31. Juli 2015 auf Erlass einer geeigneten, erforderlichen und angemessenen straßenverkehrsrechtlichen Anordnung gemäß § 45 StVO zur Begrenzung von Lärm und Abgasimmissionen hinsichtlich der W* …straße, F* …-Straße und A* … in Deggendorf unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden. Die Klage sei als Untätigkeitsklage zulässig. Die unmittelbar an der W* …straße wohnhafte Klägerin sei nach § 42 Abs. 2 VwGO klagebefugt. Ihr stehe nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO der geltend gemachte Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung zu. Die Vorschrift gewähre Schutz vor Verkehrslärm und Abgasen, wenn der Lärm bzw. die Abgase Beeinträchtigungen mit sich brächten, die jenseits dessen lägen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden müsse. Dabei sei nicht nur auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der Anlieger und auf das Vorhandensein oder Fehlen einer bereits gegebenen Lärmvorbelastung abzustellen, sondern auch auf andere Besonderheiten des Einzelfalls, so etwa einen sog. Schleichwegverkehr. Die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV könnten im Rahmen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO als unverbindlicher Richtwert bzw. Orientierungspunkt für die Zumutbarkeitsgrenze herangezogen werden. Aufgrund der Verkehrszählung der Beklagten im Jahre 1998 lasse sich nicht ermessensfehlerfrei entscheiden, dass die Hinnahme des bestehenden Zustands zumutbar sei. Die durchgeführte Verkehrszählung sei nach 20 Jahren zu alt, um aussagekräftige und aktuelle Grundlage für eine Berechnung der Lärmbelastung zu sein. Eine neue Erhebung der Verkehrsbelastung und Lärmberechnung wären daher notwendig gewesen. Weiter müsse beachtet werden, welche Beeinträchtigungen durch Lärm und Abgase zu einem nicht unerheblichen Teil auf straßenverkehrsrechtlich unberechtigtem oder überörtlichem Verkehr oder Lkw-Verkehr beruhten und der Klägerin damit ungeachtet ihres Ausmaßes nicht zugemutet werden könnten. Eine aktuelle Verkehrszählung und Verkehrsstrukturerhebung und eine darauf beruhende Lärmberechnung fehlten der Beklagten aber derzeit. Zwar dürfe nach früherer Rechtsprechung die Bewertung der Zumutbarkeit der Belastungen anhand einer Verkehrszählung erfolgen, wenn sich daraus genügend Anhaltspunkte für diese Beurteilung ergäben. Doch sei dieser Auffassung nicht mehr zu folgen, da doch § 3 der 16. BImSchV eine Berechnung zwingend vorsehe. Die Beklagte könne die von der Klägerin und anderen Anliegern veranlassten stichprobenartigen Verkehrszählungen nicht durch eigene repräsentative aktuelle Verkehrszählungen widerlegen. Zudem sei von Klägerseite substantiiert vorgetragen worden, dass sich durch die Einbahnstraßenregelung in der A* …straße stadtauswärts der einmündende Verkehr in die

Stadtmitte zu einem erheblichen Teil nachträglich auf die W* …straße verlagert habe. Der Lkw-Anteil/Kolonnenverkehr für die W* …straße in Richtung A* … sei dabei mit über 50% sehr hoch. Zudem hätten die seit vielen Jahren bestehenden Verkehrsprobleme in den hier strittigen Straßen trotz zahlreicher verkehrsrechtlicher und verkehrslenkender Maßnahmen, wie einer Tempo-30-Zone, Fahrbahnverengung in der W* …straße, Parkverboten und sonstiger Maßnahmen, nicht bewältigt werden können. Dies alles hätte die Beklagte veranlassen müssen, die Verkehrsbelastung und die Verkehrsstrukturen neu zu erheben. In einem solchen Falle gehe die Beweislast dafür, dass die Verkehrsbelastung durch Lärm und Abgase und die Verkehrsstruktur noch zumutbar seien, auf die Beklagte über. Bei der Entscheidung über den Erlass einer verkehrsrechtlichen Anordnung liege ein Ermessensausfall vor. Entgegen der Auffassung der Beklagten stelle die Versagung einer verkehrsrechtlichen Anordnung einen Verwaltungsakt dar und mache die Behandlung des Begehrens im Verkehrsausschuss die behördliche Entscheidung nicht entbehrlich. Soweit in dem Schreiben der Beklagten vom 22. Februar 2016 überhaupt eine Verbescheidung des erstmalig gestellten Antrags der Klägerin und nicht eine bloße Begründung der Weigerung zu sehen sei, sich mit der Problematik erneut zu befassen, lasse es weder erkennen, dass sich die Beklagte ihres Ermessens überhaupt bewusst gewesen sei, noch, dass sie dieses ordnungsgemäß ausgeübt habe. Ersteres werde durch das Vorbringen belegt, dass sie nicht von unzumutbaren Lärm- und Abgasbelastungen ausgehe. Zwar könne die zuständige Verkehrsbehörde zu dem Ergebnis kommen, dass keine verkehrsbeschränkende Maßnahme anzuordnen sei. Dies setze allerdings voraus, dass eine solche Abwägung überhaupt nachvollziehbar stattgefunden habe und auch im Ergebnis vertretbar sei. Dies hätte eine Lärmberechnung/Abgasmessung oder eine Verkehrszählung vorausgesetzt. Die Behauptung der Beklagten, die von Klägerseite vorgebrachten Verkehrszahlen seien nicht nachvollziehbar, sie widersprächen dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen und seien wesentlich geringer, sei mangels aktueller Erhebungen nicht belegt. Auch das Vorbringen, diese Straßen würden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt nicht als betroffener Straßenzug im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfasst, gehe ins Leere. Bei der Ermessensausübung im Rahmen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO dürfe nicht auf die Beurteilung einer anderen Behörde zu einer anderen Fragestellung und anderen Straßen ausgewichen werden. Auch die Ansicht, die Beklagte sei als Große Kreisstadt nicht für den technischen Umweltschutz zuständig, sei vorliegend nicht entscheidend. Die Zuständigkeitsverteilung habe nicht zur Folge, dass sie von ihrer Pflicht zur Ermittlung der Lärm- und Abgaswerte befreit werde. Solange kein Luftreinhalte- oder Aktionsplan bestehe, der Verkehrsbeschränkungen oder -verbote nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften vorsehe, könne der Anwohner verlangen, dass die Straßenverkehrsbehörde Maßnahmen ergreife, die eine Verletzung seiner Gesundheit durch straßenverkehrsbedingte Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nach Maßgabe des Verursacheranteils und des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit ausschlössen. Zur Ermittlung der Werte stehe der Beklagten ein Ersuchen anderer Behörden im Wege der Amtshilfe zu. Auch bei nicht verfügbarer eigener Kapazität sei sie verpflichtet, Verkehrszählungen und Lärmberechnungen oder Abgasmessungen entweder durch öffentliche Stellen oder qualifizierte Privatgutachter vornehmen zu lassen, wenn wie hier ein komplexes und langjährig nicht gelöstes Verkehrsproblem bestehe. Sie dürfe nicht ohne weiteres davon ausgehen, dass die behaupteten Lärm- und Abgasbelastungen die nach den vorstehend genannten Kriterien bestimmten Grenzen der Zumutbarkeit nicht überschritten. Einzelstreckenbezogene Verkehrsverbote wie Durchfahrts- und Halteverbote würden auch nicht durch § 45 Abs. 1 StVO ausgeschlossen.

12
Mit ihrem Antrag auf Zulassung der Berufung, dem die Klägerin entgegentritt, macht die Beklagte ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils geltend. Es bestünden zwar keine Einwände gegen die Neuverbescheidung des Antrags der Klägerin, jedoch gegen die in den Tenor aufgenommene Verpflichtung zu Lärm- und Abgasmessungen. Die Rechtsauffassung des Gerichts beruhe auf einer nicht ausreichenden Sachverhaltsaufklärung. Das vom Gericht angenommene komplexe und langjährig nicht gelöste Verkehrsproblem in den betreffenden Straßenzügen sei keiner genaueren Prüfung unterzogen bzw. unterstellt worden. Die Annahme beruhe - ohne nähere Prüfung und Begründung - allein auf der Behauptung der Klägerin. Es habe weder ein Ortstermin stattgefunden noch sei der durch umfangreiche Beweismittel substantiierte Vortrag der Beklagten, dass ein derartiges Verkehrsproblem nicht vorliege, schlüssig abgelehnt worden. Das Verwaltungsgericht habe die unvollständigen und lediglich auf privaten Verkehrszählungen in sehr kurzen Zeiträumen beruhenden Angaben der Klägerin (stichprobenartige Verkehrsmengenzählung an zwei Tagen von je einer Stunde mit Hochrechnung auf die tägliche Verkehrsmenge) ohne nähere Ermittlungen von Amts wegen aufgenommen und die Beklagte aufgrund

dieser nicht nachvollziehbaren Berechnungen zur Erhebung von Lärm- und Abgaswerten verpflichtet. Demgegenüber folge aus den Ergebnissen der mehrfach durchgeführten amtlichen Verkehrszählungen (1998, 2005, 2015) keine erhöhte Verkehrsbelastung und damit kein unzumutbares Verkehrsproblem in den betreffenden Straßenzügen. Das Gericht habe die Verkehrszählungen der Beklagten, zuletzt 2015, ohne nähere Begründung nicht gewertet. Nachdem sich aus allen Verkehrszählungen über die Jahre hinweg keine gravierenden Unterschiede der festgestellten Verkehrsmenge ergeben hätten, könne nicht von der behaupteten unzumutbaren Zunahme des Verkehrs ausgegangen werden. Es entspreche keiner ordnungsgemäßen Amtsermittlung, wenn anhand einzelner privater Verkehrsmengenzählung an zwei Tagen über jeweils eine Stunde mit entsprechender Hochrechnung auf den ganzen Tag ein Verkehrsproblem mit der Folge erhöhter Lärm- und Abgaswerte festgestellt werde. Auf die gerichtliche Ansicht, die Beklagte könne die stichprobenartigen Verkehrszählungen der Klägerseite nicht durch eigene repräsentative aktuelle Verkehrszählungen widerlegen, da die neueren Zählungen nur über wenige Tage erfolgt seien und nicht die Verkehrsstruktur umfassten, sei zu entgegnen, dass auch die von der Klägerin und anderen Anliegern in Auftrag gegebenen Verkehrszählungen nur stichprobenhaft am 6. September 2016 zwischen 10:00 und 11:00 Uhr und am 8. September 2016 zwischen 15:00 und 16:00 Uhr stattgefunden und ebenso wenig die Verkehrsstruktur beinhaltetet hätten. Das Gericht bleibe diesbezüglich die Begründung schuldig, warum diese Verkehrszählung wesentlich repräsentativer sein solle als eine Verkehrszählung der Beklagten aus dem Jahr 2015, die über mehrere Wochen durchgeführt worden sei.

13
Auch soweit das Verwaltungsgericht meine, die Klägerseite habe substantiiert vorgetragen, dass sich durch die Einbahnstraßenregelung in der A* …straße stadtauswärts der einmündende Verkehr in die Stadtmitte zu einem erheblichen Teil nachträglich auf die W* …straße verlagert habe, sei diese klägerische Behauptung durch keinerlei objektive Verkehrszählungen substantiiert begründet worden. Das Gericht habe diese Behauptung ohne weitere Prüfung übernommen, was ebenfalls ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils begründe. Soweit das Gericht auf einen mit über 50% sehr hohen Lkw-Anteil-Kolonnenverkehr für die W* …straße in Richtung A* … abstelle, habe es nicht berücksichtigt, dass der Lkw-Anteil seit Ende 2015 exorbitant rückläufig sei, nachdem die Beklagte im Jahr 2015 ein Fahrverbot für Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 10 m mit Zeichen 266 StVO eingeführt habe. Auch der Gebietstypus, durch den die streitgegenständlichen Straßenzüge verliefen, sei nicht berücksichtigt worden. Der Sachverhalt sei nicht mit dem des zitierten Urteils des Verwaltungsgerichtshofs vom 12. April 2016 - 11 B 15.2180 - vergleichbar. Vorliegend sei nicht von einer reinen Wohnstraßensituation auszugehen. Der Verwaltungsgerichtshof habe offengelassen, ob in jedem Fall eine Lärmberechnung durchgeführt werden müsse oder ob sich die Straßenverkehrsbehörde auf die Ermittlung der Verkehrsmenge beschränken dürfe, weil sich hieraus genügend Anhaltspunkte für die Bewertung der Zumutbarkeit der Lärmbelastung ergäben. Die Beklagte habe mehrmals, zuletzt 2015, die Verkehrsmenge aufgenommen. Die festgestellte Fahrzeugmenge (überwiegend Pkw) habe keine Anhaltspunkte für eine erhöhte Lärm-/Abgasbelastung des betreffenden Gebietstypus Mischgebiet ergeben. Nach Rücksprache mit dem Landesamt für Umwelt habe ausgeschlossen werden können, dass bei dem festgestellten Verkehrsaufkommen - zuletzt im März 2015 - von täglich 3.554 Kraftfahrzeugen in der W* …straße mit erhöhten Lärm-/Abgaswerten zu rechnen sei. Die von der Klägerin dargestellten, lediglich auf stichprobenartigen Verkehrszählungen beruhenden Verkehrsmengen entsprächen nicht der tatsächlichen Verkehrsmenge über einen längeren Zeitraum. Die Berechnungen seien nicht nachvollziehbar. Das Verwaltungsgericht habe dies nicht geprüft und keiner Sachverständigenberechnung zugeführt. Das Urteil beruhe auf falschen Annahmen und fehlender Sachverhaltsaufklärung, so dass ernstliche Zweifel an dessen Richtigkeit bestünden.

14
Ferner habe die Rechtssache auch grundsätzliche Bedeutung. Mit seiner Entscheidung vom 12. April 2016 habe der Verwaltungsgerichtshof über den umgekehrten Fall geurteilt, dass die Straßenverkehrsbehörde verkehrsrechtliche Anordnungen getroffen habe, ohne verlässliche Daten erhoben zu haben. Vorliegend habe die Beklagte jedoch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen abgelehnt, da sie aufgrund der Datenlage nicht von einer Verkehrsbelastung habe ausgehen können. Bisher sei nicht entschieden, unter welchen Voraussetzungen (ob und mit welcher Datenlage) die Straßenverkehrsbehörde von einer grundsätzlichen Lärm- und Abgasmessung absehen könne. Zu bedenken sei, dass die Beklagte grundsätzlich nicht für den Immissionsschutz zuständig sei. Auch als Straßenverkehrsbehörde habe sie nicht die Kompetenz und die technischen Mittel, entsprechende Messungen selbst durchzuführen. Der Verweis auf die Amtshilfe sei nicht hilfreich, da weder das Landratsamt noch das Landesamt für Umwelt die Übernahme entsprechender Lärm-

und Abgasmessungen in Aussicht gestellt hätten. Die Einschaltung privater Sachverständiger hätte unmittelbare Auswirkungen auf den kommunalen Haushalt. Das Landesamt habe nach Rücksprache mitgeteilt, die erhobene Verkehrsmenge reiche bei weitem nicht aus, um Lärm- und Abgasmessungen im streitgegenständlichen Gebiet durchzuführen, da aufgrund der festgestellten Mengen auf keinen Fall mit erhöhten Lärm- und Abgaswerten zu rechnen sei. Von der erstinstanzlichen Entscheidung gehe eine erhebliche Präzedenzfallwirkung aus. Wie das Gericht zu seiner gegenteiligen Einschätzung komme, werde nicht begründet. Im Stadtgebiet der Beklagten gebe es viele vergleichbare Straßen, sodass landesweit eine Bezugsfallwirkung anzunehmen sei. Es sei zu entscheiden, ob und unter welchen Voraussetzungen und mit welchem Aufwand die Straßenverkehrsbehörden umfangreiche und kostenintensive Lärm- und Abgasmessungen durchzuführen hätten, wenn das Landesamt für Umweltschutz entsprechende Messungen wegen zu geringer Bedeutung ablehne.

15
Schließlich liege auch ein Verfahrensmangel vor, weil das Verwaltungsgericht gegen seine Aufklärungspflicht verstoßen habe. Im Hinblick auf die unzureichend abgesicherte Behauptung der Klägerin hätte sich dem Gericht aufdrängen müssen, zur Feststellung des angenommenen komplexen und langjährig nicht gelösten Verkehrsproblems ein Sachverständigengutachten einzuholen. Auch zu der seit Jahrzehnten und nahezu unverändert bestehenden Verkehrsvorbelastung des Gebiets habe das Gericht keinerlei Feststellungen getroffen. Dem Gericht hätten drei Klagen von Anwohnern mit zweifelhaften privaten Verkehrsmengenzählungen genügt, um ein langjähriges komplexes Verkehrsproblem zu unterstellen. Bei Zugrundelegung der gerichtlichen Feststellungen könne jeder Anwohner einer öffentlichen Straße jederzeit bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde Lärm- und Abgasmessungen zur Feststellung einer Verkehrsproblematik beantragen. Ob eine nicht hinnehmbare Lärmbelastung vorliege, sei aber entscheidend auf der Grundlage der Beurteilung des Gebietstyps festzulegen. Eine verkehrsrechtliche Maßnahme nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO setze nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs voraus, dass in dem betreffenden Gebiet eine Lärmbelastung bestehe, die von den Anliegern reiner Wohnstraßen üblicherweise nicht hingenommen werden müsse. Dies erfordere implizit die Feststellung des Gebietstyps bzw. der Straßenklasse. Nach den von der Beklagten begründeten Feststellungen sei von einem Mischgebiet und einer Ortsdurchgangsstraße und nicht, wie vom Gericht unterstellt, von einer Erschließungsstraße ohne Durchgangsfunktion auszugehen. Bei einer Orts- bzw. Durchgangsstraße in einem Mischgebiet stellten sowohl die von der Beklagten festgestellten Verkehrsmengen von 4.000 bis 5.000 Fahrzeugen am Tag als auch die 6.500 Kraftfahrzeuge, wie von der Klägerin behauptet, keine so übermäßige Verkehrsbelastung dar, dass wegen einer unzumutbaren Verkehrsbelastung Lärm- und Abgasmessungen zwingend durchzuführen wären. Da in einem Mischgebiet überörtlicher Verkehr üblich sei, komme es auch nicht darauf an, woher die Kraftfahrzeuge kämen. Auf diesen Fehleinschätzungen beruhe die Rechtsauffassung des Gerichts.

16
Die Beklagte habe zudem dargetan, dass in naher Zukunft ein neuer Verkehrsentwicklungsplan für das Stadtgebiet aufgestellt werde. Der entsprechende Stadtratsbeschluss sei bereits gefasst. Bei der Neubewertung des Straßenverkehrs würden die streitgegenständlichen Straßenzüge einer neuen Untersuchung unterzogen. Sollte tatsächlich eine Verkehrsproblematik auf gutachterlicher Basis festgestellt werden können, sei die Beklagte von Gesetzes wegen gehalten, hier verkehrsrechtliche Maßnahmen einzuleiten. Die klägerischen Darstellungen ohne Berücksichtigung von Gebietstyp und Straßenklasse rechtfertigten jedenfalls nicht die Auffassung, wonach quasi im Voraus Lärm- und Abgasmessungen durchgeführt werden müssten, um dem Anlieger die Zumutbarkeit der Verkehrsbelastung nachzuweisen. Das subjektive Empfinden eines jeglichen Straßenanliegers würde ohne gesicherte Grundlage zu einer ausufernden und kostspieligen Messpraxis führen können. Dies könne nicht im Sinne des Gesetzgebers sein, der nur ausnahmsweise einen Individualanspruch auf die Vornahme straßenrechtlicher Maßnahmen vorsehe. Erst wenn anzunehmen sei, dass geschützte Individualinteressen als Schutzgüter der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs durch Verkehrseinwirkungen, die das nach allgemeiner Anschauung zumutbare Maß überstiegen, verletzt würden, sei ein Drittschutz anzunehmen. Ausführungen zur Unzumutbarkeit nach allgemeiner Anschauung seien im erstinstanzlichen Urteil nicht ersichtlich bzw. würden aufgrund nicht nachvollziehbarer Annahmen unterstellt.

17

Mit Schreiben vom 9. Januar 2019 legte die Beklagte eine aktuelle Zählung vom 6. bis 25. November 2018 vor, wonach die Verkehrsmenge noch geringer sei als bei früher durchgeführten Messungen (durchschnittlich 2.464 Pkw in beide Richtungen) und die Geschwindigkeit überwiegend weniger als 40 km/h betragen habe. Dies belege, dass eine unzumutbare Immissionsbelastung offensichtlich nicht zu erwarten sei. Die von der Klägerin dargelegte Verkehrsmenge von mehr als 6.000 Fahrzeugen täglich sei nicht bewiesen. Sie ergebe sich daraus, dass die Messungen an bestimmten Tagen zu bestimmten Zeiten durchgeführt worden seien, an denen eine erhöhte Verkehrsmenge festzustellen gewesen sei, zum Beispiel in den Morgen- und Abendstunden. Eine punktuell erhöhte Verkehrsbelastung lasse aber keine Rückschlüsse auf ein generelles Verkehrsproblem zu.

18
Mit Schreiben vom 2. März 2020 legte die Beklagte Auszüge aus einer Masterarbeit eines Absolventen der Technischen Hochschule Deggendorf vor, welche u.a. Luftschadstoffmessungen an einem Punkt in einem streitgegenständlichen Abschnitt der W* …straße zum Gegenstand hatte und auf der Grundlage der ermittelten Messwerte sowie von Daten des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern und des Umweltbundesamts eine Einschätzung zur Luftbelastung der Beklagten abgab. Alle in der W* …straße gemessenen Feinstaubwerte hätten unter den Grenzwerten der 39. BImSchV gelegen. Auch wenn die Messergebnisse dieser Masterarbeit keine wissenschaftlich abschließende Grundlage einer Datenerhebung darstellten, seien sie dennoch ein starkes Indiz dafür, dass in den streitgegenständlichen Straßenzügen aufgrund der mehrfach gezählten Verkehrsmengen keine Gesundheitsgefährdung durch Luftschadstoffe vorhanden seien.

19
Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Gerichtsakten beider Instanzen und auf die vorgelegten Behördenakten Bezug genommen.

II.

20
Soweit die Beklagte die Zulassung der Berufung beantragt hat, ist der Antrag nur zum Teil zulässig und jedenfalls unbegründet.

21
1. Zwar ist die Beklagte, die das Urteil nicht angegriffen hat, soweit der Klägerin ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung zugesprochen worden ist, sondern sich ausschließlich gegen die Rechtsauffassung des Verwaltungsgerichts wendet, die sie bei dieser Entscheidung zu beachten hat, durch die Ausgangsentscheidung beschwert. Gegenüber einem Bescheidungsurteil kann sich eine Beschwer des Rechtsmittelführers auch daraus ergeben, dass die vom Gericht für verbindlich erklärte Rechtsauffassung für ihn ungünstiger ist als seine eigene und die Rechtsauffassung des Gerichts zu einer Beeinträchtigung seiner eigenen subjektiven Rechte führen kann (BVerwG, U.v. 30.5.1984 - 4 C 58.81 - BVerwGE 69, 256 = juris Rn. 24; U.v. 3.12.1981 - 7 C 30.80, 7 C 31.80 - BayVBl 1982, 662 = juris Rn. 13 f.; Kopp/Schenke, VwGO, 26. Aufl. 2020, Vorb. § 124 Rn. 44, 46). Dies ist hier der Fall, da das Verwaltungsgericht die Beklagte zu einer weiteren Verkehrszählung und zu einer Lärmberechnung verpflichtet hat.

22
Allerdings fehlt ein Rechtsschutzbedürfnis, soweit sich der Streitgegenstand hier zum Teil dadurch erledigt hat, dass die Beklagte der Verpflichtung zu einer erneuten Ermittlung der Verkehrsmengen durch die Erhebungen vom 6. bis 25. November 2018 bereits nachgekommen ist.

23
2. Soweit er zulässig ist, hat der Antrag indes keinen Erfolg.

24
2.1 Aus dem Zulassungsvorbringen ergeben sich keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit des angefochtenen Urteils (§ 124 Abs. 2 Nr. 1, Abs. 4 Satz 4, Abs. 5 Satz 2 VwGO). Diese sind immer schon dann anzunehmen, wenn der Rechtsmittelführer einen einzelnen tragenden Rechtssatz oder eine einzelne erhebliche Tatsachenfeststellung mit schlüssigen Gegenargumenten in Frage stellt (vgl. BVerfG, B.v. 9.6.2016 - 1 BvR 2453/12 - NVwZ 2016, 1243 = juris Rn. 16 m.w.N.) und dies zugleich Zweifel an der Richtigkeit des Ergebnisses begründet (vgl. BVerwG, B.v. 10.3.2004 - 7 AV 4.03 - DVBl 2004, 838 = juris Rn. 9). Ersteres ist hier zwar der Fall, da die Beklagte einzelne rechtliche Schlussfolgerungen des

Verwaltungsgerichts und erhebliche Tatsachenfeststellungen schlüssig in Zweifel gezogen hat. Die von der Beklagten angegriffene Rechtsauffassung des Verwaltungsgerichts erweist sich jedoch im Ergebnis als richtig.

25
Die Verpflichtung der Beklagten zur Verbescheidung des Antrags vom 31. Juli 2015 beruht auf § 45 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung vom 6. März 2013 (BGBl I S. 367, StVO), zuletzt geändert durch Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl I S. 814). Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen. Nach Nr. 2.1 i.V.m. Nr. 1.1 der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007 in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS 90 kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen, darunter Maßnahmen gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO, insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort (RLS 90) - was hier einschlägig wäre - in einem Wohngebiet 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts und in einem Mischgebiet 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts überschreitet. Existieren keine Bebauungspläne, sind die Gebiete oder Flächen entsprechend ihrer tatsächlichen Nutzung einzuordnen. Nach der obergerichtlichen Rechtsprechung bestimmt jedoch kein bestimmter Schallpegel oder Abgaswert die Grenze der Zumutbarkeit der verkehrsbedingten Beeinträchtigungen. Es genügt, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss (BVerwG, U.v. 4.6.1986 - 7 C 76.84 - BVerwGE 74, 234 = juris Rn. 13; B.v. 7.1.2019 - 7 B 16.18 - juris Rn. 15 a.E.; BayVGH, U.v. 12.4.2016 - 11 B 15.2180 - juris Rn. 21; U.v. 21.3.2012 - 11 B 10.1657 - juris Rn. 25; B.v. 11.5.1999 - 11 B 97.695 - juris Rn. 27; OVG SH, U.v. 9.11.2017 - 2 LB 22/13 - juris Rn. 102; OVG NW, B.v. 28.3.2018 - 8 A 1247/16 - juris Rn. 30). Orientierungspunkte zur Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze können den Immissionsgrenzwerten des § 2 Abs. 1 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) entnommen werden (BVerwG, U.v. 22.12.1993 - 11 C 45.92 - NZV 1994, 244 = juris Rn. 30; BayVGH, U.v. 12.4.2016 a.a.O. Rn. 21), die in Wohngebieten um 11 dB(A) und in Mischgebieten um 8 dB(A) unter den einschlägigen Beurteilungspegeln der Lärmschutz-Richtlinien-StV liegen. Ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung durch die Straßenverkehrsbehörde über die Anordnung von Maßnahmen gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO ist somit bereits dann gegeben, wenn die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden. Es ist weder erforderlich, dass die für eine Lärmkartierung gemäß §§ 47a ff. BImSchG maßgebenden Voraussetzungen erfüllt sind, noch, dass die höheren, nach Nr. 2.2 der Lärmschutz-Richtlinien-StV für eine Lärmsanierung an bestehenden Straßen maßgebenden Werte erreicht werden.

26
Für die behördliche Ermessensentscheidung sind die Besonderheiten des Einzelfalls maßgeblich. Die Straßenverkehrsbehörde hat bei der Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze auf die gebietsbezogene Schutzbedürftigkeit der Anlieger und eine eventuell gegebene Lärmvorbelastung abzustellen und die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer zu würdigen (BVerwG, U.v. 22.12.1993 - 11 C 45.92 - NZV 1994, 244 = juris Rn. 26). Ebenso hat sie die Interessen anderer Anlieger in Rechnung zu stellen, die ihrerseits infolge lärmreduzierender Maßnahmen von übermäßiger Lärmemission belastet wären. Solche Belastungen könnten sich zum Beispiel als Folge einer Verlagerung des Verkehrs einstellen. Dabei darf die Behörde in Wahrung allgemeiner Verkehrsrücksichten und sonstiger entgegenstehender Belange von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen umso eher absehen, je geringer der Grad der Lärmbeeinträchtigung ist, der entgegengewirkt werden soll (BVerwG, U.v. 22.12.1993 a.a.O.). 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. Jedoch darf sie selbst bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen hiervon absehen, wenn ihr dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile gerechtfertigt erscheint (BVerwG, B.v. 18.10.1999 - 3 B 105.99 - NZV 2000, 386 = juris Rn. 2; BayVGH, B.v. 27.2.2015 - 11 ZB 14.309 - juris Rn. 18). Schließlich sind auch sonstige Besonderheiten wie etwa die Nutzung einer Ortserschließungsstraße entgegen ihrer eigentlichen Funktion als sog. Schleichweg durch überörtlichen Verkehr zu berücksichtigen (BVerwG, U.v.

15.2.2000 - 3 C 14.99 - BayVBl. 2000, 666 = juris Rn. 15). Über die Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO hinaus müssen die Anforderungen des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO erfüllt sein, wonach Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden dürfen, 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 (BVerwG, B.v. 23.4.2013 - 3 B 59.12 - Buchholz 442.151 § 45 StVO Nr. 50 = juris Rn. 7; BayVGH, B.v. 25.3.2015 - 11 ZB 14.2366 - juris Rn. 10).

27
Vorliegend streiten die Beteiligten nicht um die Verbescheidungspflicht an sich, sondern um Art und Umfang der von der Straßenverkehrsbehörde im Vorfeld anzustellenden Ermittlungen. Nach Nr. 2.2 der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007 in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS 90 erfolgt die Ermittlung der Lärmbelastungen durch Straßenverkehr durch eine dort im Einzelnen festgelegte Berechnung (vgl. OVG Bremen, B.v. 11.2.2016 - 1 B 241/15 - VRS 130, 51 = juris Rn. 25 a.E.). Jedoch ergibt sich aus diesen Richtlinien nicht, wann hinreichende Anhaltspunkte vorliegen, die eine Lärmberechnung erforderlich machen. Daraus folgt jedoch nicht, wie die Beklagte befürchtet, dass die Straßenverkehrsbehörde von sich aus oder auf Antrag ohne hinreichenden Anlass Lärmberechnungen zu erstellen hätte. Vielmehr ist ein Verwaltungsverfahren nach Art. 10 BayVwVfG u.a. zweckmäßig durchzuführen. Nach Art. 24 Abs. 1 Satz 2 BayVwfVG bestimmt die Behörde Art und Umfang der Ermittlungen, die sich wiederum nach den Erfordernissen des Einzelfalls 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.). Davon ausgehend sind Lärmberechnungen durchzuführen, wenn 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]). 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). Nach den gleichen Kriterien ist zu entscheiden, ob nach den der Beklagten vorliegenden Luftschadstoffmessungen eines Dritten noch ein hinreichender Anlass für weitere Erhebungen zur Abgasbelastung besteht.

28
Hinsichtlich der Ermittlungen der Verkehrsmengen hat die Beklagte zwar zu Recht geltend gemacht, das Verwaltungsgericht sei unzutreffend davon ausgegangen, dass aktuelle Verkehrszählungen und -strukturerhebungen seit 1998 fehlten. Die Entscheidung lässt nicht erkennen, weshalb die in den vorgelegten Behördenakten dokumentierten Verkehrszählungen aus den Jahren 2008, 2009, 2013, 2014 und 2015, die auch die Verkehrsstruktur umfassen, nicht berücksichtigt oder als unbeachtlich gewertet worden sind. Das gleiche gilt für die verkehrsrechtliche Anordnung vom 10. Dezember 2015 (Verbot für Fahrzeuge von mehr als 10 m Länge). Im Hinblick auf die üblichen Längen von Lastkraftfahrzeugen und den Umfang des Lkw-Verkehrs, der nach den Zählungen der Beklagten vom Februar/März 2015 einen Anteil von etwa einem Achtel bis zu einem Sechstel an der gezählten täglichen Kraftfahrzeugmenge ausgemacht hat, kann davon ausgegangen werden, dass sich diese Maßnahme spürbar dämpfend auf den Lkw-Verkehr und damit auch auf die Lärm- und Abgasbelastung ausgewirkt hat. Kein nachvollziehbarer Beleg findet sich des Weiteren für die gerichtliche Annahme, dass der Lkw-Kolonnenverkehr 50% betrage. Schwerlastverkehr tritt nach den Zählungen der Beklagten vom Februar/März 2015 in nennenswertem Umfang „nur“ in Richtung F* …-Straße auf, wo er ein Viertel bis zu ein Drittel der gezählten Kraftfahrzeuge ausgemacht hat. Der Beklagten ist auch darin zu folgen, dass die von der Klägerin angeführten Verkehrszählungen über je eine Stunde am Vor- und Nachmittag hinweg nicht geeignet sind, die von der Beklagten in fünf verschiedenen Jahren, über ein bis zwei Wochen hinweg gewonnenen Ergebnisse zu widerlegen oder zu belegen, dass die Belastungen jenseits dessen liegen, was als ortsüblich hingenommen werden muss. Es liegt auf der Hand, dass eine Hochrechnung auf Grundlage einer zweimaligen

Verkehrszählung an einem Dienstag und Donnerstag zwischen 10:00 und 11:00 Uhr und 15:00 und 16:00 Uhr nicht die durchschnittlichen täglichen Verkehrsverhältnisse abbildet.

29
Dennoch liegen hinreichende Anhaltspunkte dafür vor, dass unter den örtlichen Gegebenheiten die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bestimmten Immissionsgrenzwerte überschritten werden, selbst wenn man zu Gunsten der Beklagten vom Vorliegen eines Mischgebiets mit Immissionsgrenzwerten von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts und einem Rückgang des gegenüber Tabelle 3 der RLS 90 (S. 14) überdurchschnittlichen Schwerlastverkehrs infolge des eingeschränkten Lkw-Verkehrsverbots seit Ende 2015 ausgeht. Auch die von der Beklagten im Herbst 2018 festgestellte durchschnittliche Verkehrsmenge von 2.464 Kraftfahrzeugen am Tag, die einen erheblichen Rückgang

30
gegenüber den im Frühjahr 2015 erhobenen 3.554 Kraftfahrzeugen am Tag widerspiegelt, schließt nach überschlägigen Berechnungen mittels frei zugänglicher Online-Lärmrechner und auch den in der einschlägigen Rechtsprechung veröffentlichten gutachterlichen Ergebnissen (vgl. z.B. VG Oldenburg, U.v. 13.6.2014 - 7 A 7110/13 - juris Rn. 27, 37 f.) ein Erreichen bzw. eine Überschreitung der einschlägigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht aus. Vor diesem Hintergrund ist ein hinreichender Anlass für eine konkrete Lärmberechnung gegeben. Auch dem Zulassungsvorbringen ist nicht zu entnehmen, dass und weshalb die einschlägigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht erreicht würden.

31
Wie viele Straßen im Gemeindegebiet der Beklagten sonst noch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten, spielt dabei ebenso wenig eine Rolle wie die Auskunft des Landesamts für Umwelt an die Beklagte, dass eine Lärmberechnung nicht nötig sei. Denn sie lässt keinen Rückschluss darauf zu, welche Anforderungen das Landesamt an die Vornahme von Lärmberechnungen und Abgasmessungen stellt oder ab welchen Grenzwerten es erhöhte Lärm- und Abgaswerte annimmt. Maßgebend sind insoweit jedenfalls nicht, wie dargelegt, die nach Nr. 2.2 der Lärmschutz-Richtlinien-StV geltenden Beurteilungspegel für eine Lärmsanierung an bestehenden Straßen oder die Voraussetzungen für eine Lärmkartierung gemäß §§ 47a ff. BImSchG.

32
Ob es sich - was das Verwaltungsgericht offengelassen hat - bei den streitgegenständlichen Straßenzügen um Erschließungs- oder Verbindungsstraßen handelt, und wie sich die Verkehrsvorbelastung im Einzelnen darstellt, wird im Rahmen der Neuverbescheidung eine Rolle spielen.

33
Die rechtliche Annahme des Verwaltungsgerichts, dass die Straßenverkehrsbehörde ihre gesetzlich zugewiesenen Aufgaben bei fehlenden technischen und personellen Mitteln ggf. im Wege der Amtshilfe wahrzunehmen hat, hat die Beklagte nicht mit einem durchgreifenden Argument in Frage gestellt.

34
2.2 Die Berufung ist auch nicht wegen eines Verfahrensfehlers im Sinne des § 124 Abs. 2 Nr. 5 i.V.m. § 86 Abs. 1 VwGO zuzulassen, weil das Verwaltungsgericht - wie die Beklagte bemängelt - kein Sachverständigengutachten zu der Frage eingeholt hat, ob ein komplexes und langjährig nicht gelöstes Verkehrsproblem in den streitgegenständlichen Straßenzügen besteht. Ein Aufklärungsmangel ist schon nicht hinreichend dargelegt (§ 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO). Dies setzt nach ständiger obergerichtlicher Rechtsprechung (vgl. BVerwG, B.v. 12.5.2020 - 4 BN 3.20 - juris Rn. 14; B.v. 28.1.2020 - 2 B 34.19 - juris Rn. 12; B.v. 7.1.2020 - 7 BN 2.19 - juris Rn. 4 jeweils m.w.N.) voraus, dass substantiiert dargetan wird, hinsichtlich welcher tatsächlichen Umstände Aufklärungsbedarf bestanden hat, welche für geeignet und erforderlich gehaltenen Aufklärungsmaßnahmen hierfür in Betracht gekommen wären, welche tatsächlichen Feststellungen bei der Durchführung der vermissten Sachverhaltsaufklärung voraussichtlich getroffen worden wären und inwiefern das unterstellte Ergebnis zu einer günstigeren Entscheidung für den im Ausgangsverfahren Unterlegenen hätte führen können. Ferner muss dargelegt werden, dass bereits im Klageverfahren, insbesondere in der mündlichen Verhandlung, auf die Sachverhaltsaufklärung, deren Unterlassen nunmehr gerügt wird, hingewirkt worden ist, oder dass sich dem Ausgangsgericht die Notwendigkeit der bezeichneten Ermittlungen auch ohne ein solches Hinwirken hätte aufdrängen müssen. Dem Zulassungsvorbringen ist weder etwas zu den tatsächlichen Feststellungen zu entnehmen, die bei Durchführung der unterlassenen Sachverhaltsaufklärung voraussichtlich getroffen worden wären, noch

dazu, inwiefern diese unter Zugrundelegung der materiell-rechtlichen Auffassung des Verwaltungsgerichts zu einer für die Beklagte günstigeren Entscheidung hätten führen können. Einen Beweisantrag hat die Beklagte in der mündlichen Verhandlung nicht gestellt. Im Übrigen handelte es sich hierbei auch nicht um einen entscheidungserheblichen Sachverhalt. Mit der Bezeichnung „komplex und langjährig nicht gelöst“ hat das Gericht die Verkehrslage, die nach Aktenlage seit Jahren zu Bemühungen um eine Verkehrsberuhigung Anlass gegeben hat, lediglich zusammenfassend gewertet. Bei der Frage, ob die Klägerin eine Verbescheidung ihres Antrags auf verkehrsrechtliche Anordnungen gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO beanspruchen kann, kommt es - wie das Verwaltungsgericht richtig angenommen hat - auf das Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen dieser Vorschrift an, also die konkreten Lärm- und Abgasbelastungen und deren Zumutbarkeit im Einzelfall.

35
2.3 Schließlich kommt der Streitsache auch keine grundsätzliche Bedeutung im Sinne von § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO hinaus zu, weil die aufgeworfene Frage, unter welchen Voraussetzungen von einer Lärmberechnung und Abgasmessung abgesehen werden kann, über die sich aus der Gesetzesauslegung und der einschlägigen Rechtsprechung ergebenden allgemeinen rechtlichen Grundsätze hinaus von den jeweiligen Gegebenheiten des Einzelfalls abhängt und damit einer abstrakten Klärung nicht zugänglich ist (vgl. stRspr, BVerwG, B.v. 20.3.2018 - 1 B 5.18 - juris Rn. 2 m.w.N.).

36
3. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO. Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 47, § 53 Abs. 2 Nr. 2, § 52 Abs. 1, 2 GKG i.V.m. der Empfehlung in Nr. 46.15 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013, berücksichtigt aber, dass es im Zulassungsverfahren nicht mehr um die Verbescheidungspflicht an sich geht, sondern nur noch um die geäußerte Rechtsauffassung des Verwaltungsgerichts.

37
4. Der Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO).

38
5. Mit der Ablehnung des Zulassungsantrags wird das angegriffene Urteil des Verwaltungsgerichts rechtskräftig (§ 124a Abs. 5 Satz 4 VwGO).