VGH München, Beschluss v. 07.07.2021 – 11 ZB 19.749

Titel:

Verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung – Berufungszulassung

Normenketten:

VwGO § 113 Abs. 5 S. 2
StVO § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3, Abs. 9 S. 3
16. BImSchV § 2 Abs. 1

Leitsätze:

1. Die Grenze der Zumutbarkeit verkehrsbedingter Beeinträchtigungen bestimmt sich iRd § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO nicht nach einem bestimmten Schallpegel oder Abgaswert. Es genügt, wenn die Lärmbeeinträchtigungen jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss, wobei Orientierungspunkte den Immissionsgrenzwerten des § 2 Abs. 1 Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) entnommen werden können. Bei deren Überschreitung besteht ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde über die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen (VGH München BeckRS 2020, 16892 Rn. 25 mwN). (Rn. 23) (redaktioneller Leitsatz)
2. Die Straßenverkehrsbehörde hat die Ermessensentscheidung über Lärmschutzmaßnahmen nach den Besonderheiten des Einzelfalls zu treffen und dabei für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze auf die gebietsbezogene Schutzbedürftigkeit der Anlieger und eine eventuell gegebene Lärmvorbelastung abzustellen, die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer zu würdigen, die Interessen anderer Anlieger in Rechnung zu stellen, die ihrerseits infolge lärmreduzierender Maßnahmen – zB als Folge einer Verlagerung des Verkehrs – von übermäßiger Lärmemission belastet wären und sonstige Besonderheiten zu berücksichtigen, wie etwa die Nutzung einer Ortserschließungsstraße als sog. Schleichweg. Über die Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO hinaus müssen die Anforderungen des § 45 Abs. 9 S. 3 StVO erfüllt sein (VGH München BeckRS 2020, 16892 Rn. 26 mwN). (Rn. 25) (redaktioneller Leitsatz)
3. Es ist nach wie vor davon auszugehen, dass die in der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 12.8.2009 (BeckRS 2009, 37830 Rn. 104) gebilligte Methode zur Ermittlung des Lkw-Segments zwischen 2,8 und 3,5 t anhand der Doppelbereifung nach wie vor als fachgerecht anzusehen ist. (Rn. 27) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

verkehrsregelnde Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm, Ermittlung des Lkw-Segments zwischen 2,8 und 3,5 t, Ermessensausübung, Zumutbarkeitsgrenze, Orientierungspunkte, Immissionsgrenzwerte, Ermessensentscheidung, gebietsbezogene Schutzbedürftigkeit, Verlagerung des Verkehrs, Nutzung als sog. Schleichweg, besondere örtliche Verhältnisse, Doppelbereifung

Vorinstanz:

VG München, Urteil vom 08.11.2018 – M 23 K 17.3470

Tenor

I. Der Antrag auf Zulassung der Berufung wird abgelehnt.

II. Die Kläger tragen die Kosten des Zulassungsverfahrens als Gesamtschuldner.

III. Der Streitwert für das Zulassungsverfahren wird auf 15.000,- EUR festgesetzt.

Gründe

I.

1

Die Kläger, deren Wohnungen in einem reinen Wohngebiet liegen und im Süden unmittelbar an die im Stadtgebiet der Beklagten gelegene A H1. Straße (A. Straße) angrenzen, begehren weitere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms.

2
Die Verkehrs- und Lärmbelastung in der A. Straße war bereits mehrfach Gegenstand von Bürgerversammlungen und Beratungen des zuständigen Bezirksausschusses sowie des Stadtrats des Beklagten. Diese plant seit längerem den Umbau der A. Straße („erstmalige Herstellung“), in dessen Zuge sie bereits im Jahr 2011 prognostische Lärmberechnungen angestellt hatte. Eine Verkehrszählung am 7. Oktober 2010 ergab im Abschnitt zwischen Z H1.straße und K Hellip-Straße, in dem sich auch die Wohnungen der Kläger befinden, eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 6.800 Kfz/24h.

3
Im Juli 2013 beantragten die Kläger jeweils bei der Beklagten, die durch Kraftfahrzeuge in der A. Straße verursachte Lärmbelästigung durch geeignete Maßnahmen so zu senken, dass Gefahren für die Gesundheit sowie schädliche Umwelteinwirkungen nicht zu befürchten seien.

4
Diese Anträge lehnte die Beklagte mit Bescheiden vom 11. März 2014 ab. Den hiergegen gerichteten Klagen (M 23 K 14.1931) gab das Verwaltungsgericht München mit Urteil vom 19. Januar 2016 statt und verpflichtete die Beklagte, die Anträge der Kläger unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu verbescheiden. Ihr Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung aus § 45 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 3 StVO sei noch nicht umfassend erfüllt.

5
Daraufhin erfolgte am 9. Juni 2016 eine weitere Verkehrszählung, die für den Abschnitt zwischen K …- und Z H1.straße eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTVw) von 6.270 Kfz/24h an Werktagen ergab. Hiervon ausgehend errechnete die Beklagte ihrer ständigen fachlichen Praxis entsprechend unter Anwendung des Umrechnungsfaktors 0,9 für diesen Abschnitt eine DTV von 5.643 Kfz/24h. Für die im Erdgeschoss gelegene Wohnung der Klägerin zu 1 ermittelte sie einen aktuellen Beurteilungspegel von 62,1 dB(A) tags und 53,1 dB(A) nachts, für die ebenfalls im Erdgeschoss gelegene Wohnung der Klägerin zu 3 Werte von 62,5 dB(A) tags und 53,5 dB(A) nachts. Für die unmittelbar unterhalb der Wohnung des Klägers zu 2 gelegene Wohnung im dritten Obergeschoss wurden Werte von 64,1 dB(A) tags und 55,2 dB(A) nachts ermittelt. Unter Zugrundelegung der Maximalwerte aus den Verkehrszählungen aus den Jahren 2010, 2012 und 2016 ermittelte die Beklagte für den Abschnitt zwischen E H1.straße und dem Knotenpunkt A.-/V H1.-Straße für beide Fahrtrichtungen einen Durchgangsverkehr von etwa 30%.

6
Mit verkehrsrechtlicher Anordnung vom 30. März 2017 beschränkte die Beklagte die Höchstgeschwindigkeit im Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt A.-/V H1.-Straße und der Kreuzung A.-/K H1.straße aus Gründen des Lärmschutzes ganztags auf 30 km/h und ließ die Verkehrszeichen zum 11. Mai 2017 aufstellen.

7
Mit Bescheiden vom 14. Juni 2017 hob die Beklagte die Ablehnungsbescheide vom 11. März 2014 auf und gab den Klägern die angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung bekannt. Der A. Straße komme im Abschnitt zwischen der östlichen Bahnunterführung bis zur Einmündung in die V H1.-Straße die Funktion einer Hauptsammelstraße zu. Sie solle vor allem den von dem umliegenden Siedlungsbereich erzeugten Quell-/Zielverkehr von dem vorhandenen angrenzenden und nachgeordneten Erschließungstraßennetz bündeln und an die dafür geeigneten Hauptverkehrsstraßen V H1.-Straße/A. Straße-Ost bzw. V H1.-Straße/M H1.straße sowie E H1.straße abführen. Zu den möglichen verkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Lärmreduzierung wurde unter Zugrundelegung der jeweiligen Beurteilungspegel aus dem Jahr 2016 ausgeführt, die angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h sei die geeignete Maßnahme, welche unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten im streitgegenständlichen Abschnitt der A. Straße sowohl dem Schutzbedürfnis der Anwohner auf Reduzierung des Verkehrslärms gerecht werde als auch die Flüssigkeit des Straßenverkehrs nicht über Gebühr belaste. Eine Anordnung weiterer Lichtzeichenanlagen komme nicht in Betracht. Zwar weise die A. Straße im streitgegenständlichen Abschnitt nur eine Anforderungsampel auf. Die auf den Hauptverkehrsstraßen vermehrt vorhandenen Lichtzeichenanlagen seien aber so geschaltet, dass diese Straßen gegenüber dem streitgegenständlichen Abschnitt der A. Straße attraktiver seien, zumal die Engstelle an der Bahnunterführung und die dort vorhandene

Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h ein zusätzliches Hindernis darstellten. Eine Einbahnregelung oder Beschränkung des Durchgangsverkehrs durch anderweitige Verkehrsverbote komme nicht in Betracht. Solche würden in der A. Straße vor allem zu ungewollten Verkehrsverlagerungen des gebietsfremden Schleichverkehrs auf die angrenzenden nachgeordneten Straßen führen, wofür diese weder vorgesehen noch geeignet seien. Außerdem bestünden im umliegenden Siedlungsbereich empfindliche soziale Infrastruktureinrichtungen wie Kindergarten, Schule, Altenheim usw.. Darüber hinaus verleiteten Einbahnregelungen infolge fehlenden Gegenverkehrs zu schnellerem Fahren, was kontraproduktiv zu den Forderungen der Anwohner wäre und vermehrt Unfallrisiken in sich bergen würde. Zudem würde eine Beschränkung des Durchgangsverkehrs zu einer unvertretbaren Verlagerung der anliegenden Nutzungen, vor allem des abzuwickelnden Quell-/Zielverkehrs auf dafür nicht geeignete und ausgebaute Erschließungsstraßen führen. Hierdurch würde die dortige Verkehrssicherheit gefährdet und die Lärmbelastung für die anliegende Wohnbevölkerung spürbar erhöht. Darum komme auch eine beidseitige Sperrung der Bahnunterführung nicht in Betracht. Angesichts der geplanten erstmaligen Herstellung der A. Straße sei außerdem eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs von 30% zu erwarten. Letztlich würde eine Beschränkung des Durchgangsverkehrs die Belange des Straßenverkehrs und die Interessen der Straßenanlieger stark beeinträchtigen. Angesichts des nach Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zu erwartenden Lärmrückgangs sei eine Beschränkung des Durchgangsverkehrs nicht gerechtfertigt.

8
Am 26. Juli 2017 ließen die Kläger Klage zum Verwaltungsgericht München erheben mit dem Antrag, ihre Anträge vom 18., 22. und 24. Juli 2013 unter Aufhebung der Bescheide vom 14. Juni 2017 nach der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu bescheiden. Es fehle weiterhin an wirksamen Maßnahmen, die durch den Durchgangsverkehr bedingte Lärmbelastung zu reduzieren. Die Beklagte habe bereits keine Nachweise über den von ihr angenommenen Durchgangsverkehr in Höhe von 30% erbracht und diesen nicht ermittelt. Selbst nach Einführung der Geschwindigkeitsreduzierung sei die A. Straße im streitgegenständlichen Abschnitt für den überörtlichen Verkehr eine attraktive Streckenalternative gegenüber der E H1.straße und V H1.-Straße. Der Verkehrsweg über diese Straßen sei länger. Zudem werde der Verkehr auf der E H1.straße durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und eine Anforderungsampel verlangsamt. Entgegen der Ansicht der Beklagten sei nicht zu erwarten, dass der Durchgangsverkehr durch die - nicht absehbare - erstmalige Herstellung der A. Straße verringert werde. Auch in dem Zeitraum bis zu ihrer Umsetzung seien zum Schutz der Kläger lärmmindernde Maßnahmen zu ergreifen. Schließlich seien noch immer Überschreitungen der Verkehrslärmschutzverordnung von 2 bis 4 dB(A) festzustellen. Darum sei der Verkehr im streitgegenständlichen Straßenabschnitt auf Anlieger zu beschränken. Hierdurch würde auch nicht der überörtliche Verkehr unzumutbar beeinträchtigt, da dieser über die für ihn vorgesehenen Verkehrswege E H1.straße und V H1.-Straße fließen könne. Auch habe die Beklagte bauliche Maßnahmen nicht hinreichend in Erwägung gezogen und geprüft.

9
Im März 2018 nahm die Beklagte eine Verkehrszählung zwischen den Knotenpunkten A. Straße/E H1.straße und A. Straße-Ost/V H1.-Straße vor. Dabei ermittelte sie im Abschnitt der A. Straße zwischen der K …- und Z H1.straße eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 5.490 Kfz/24h und auf dieser Grundlage am 19. Juni 2018 einen Durchgangsverkehr von 3,4 bis 7,6% morgens und 3,6 bis 8,0% abends. Nach einer vom Verwaltungsgericht angeforderten schalltechnischen Untersuchung vom 23. Juli 2018 wurden für die Wohnung der Klägerin zu 1 ein aktueller Beurteilungspegel von 59,4 dB(A) tags und 50,9 dB(A) nachts ermittelt, für die unmittelbar unterhalb der Wohnung des Klägers zu 2 gelegene Wohnung im 3. OG Werte von 59,4 dB(A) tags und 50,8 dB(A) nachts. Mit Schreiben vom 31. August 2018 reichte die Beklagte eine Lärmberechnung für die Wohnung des Klägers zu 2 nach, wonach der aktuelle Beurteilungspegel bei 59,1 dB(A) tags und 50,5 dB(A) nachts liegt. Weiter führte sie aus, Linienverkehre gebe es ausschließlich im Straßenabschnitt K …-/A H1.straße und K H1.-Straße. Lediglich Verstärker würden im Abschnitt K …-/A H1.straße und V H1.-Straße/A. Straße verkehren. Diese Fahrten seien als Schwerlastverkehr in den Verkehrszählungen und -berechnungen berücksichtigt worden. Dasselbe gelte für Lkw zwischen 2,8 und 3,5 t. Dieses Segment sei bei der Verkehrszählung aufgrund des äußeren Erscheinungsbilds erfasst worden. So seien alle Pkw mit Doppelbereifung an der Hinterachse, darunter vor allem Sprinter, und alle Lkw, darunter auch Busse, gemäß der RLS-90 als Lastkraftwagen in die Lärmberechnung eingegangen. Ein Umrechnungsfaktor habe daher nicht angewendet werden müssen. Die von Klägerseite in der mündlichen Verhandlung vorgeschlagene Beschränkung des Durchgangsverkehrs

auf Anlieger mittels Richtungswahlgeboten komme nicht in Betracht, da hierdurch eine Verlagerung der Problematik auf andere Straßen westlich der E …-S H1.-Straße zu befürchten sei.

10
Eine weitere Verkehrszählung vom 4. Juli 2018 am Knotenpunkt A …-/M …-/ K H1.straße bis Knotenpunkt Z …-/H H1.straße ergab 4.800 - 6.100 Kfz/24h.

11
Mit Urteil vom 8. November 2018 wies das Verwaltungsgericht die Klage ab, da die Beklagte über den Antrag der Kläger ermessensfehlerfrei entschieden habe. Die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 Verkehrslärmschutzverordnung könnten im Anwendungsbereich des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO als Orientierungswerte für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze herangezogen werden, deren Überschreitung die Behörde zur Ermessensausübung verpflichte. Es sei anerkannt, dass ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung erst bei Werten bestehe, die 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts überschritten, und ein gebundener Anspruch auf straßenverkehrsbehördliches Einschreiten bei Werten von mehr als 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts bestehe. Hieran gemessen sei die Beklagte verpflichtet gewesen, von ihrem durch § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 i.V.m. Satz 1, Abs. 9 Satz 1 und 3 StVO eröffneten Ermessen Gebrauch zu machen. Der schalltechnischen Untersuchung vom 23. Juli 2018, ergänzt um die Daten des Klägers zu 2 mit Berechnung vom 22. August 2018, sei zu entnehmen, dass die für reine und allgemeine Wohngebiete aus § 2 Abs. 1 Nr. 2 Verkehrslärmschutzverordnung folgenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) überschritten seien. So habe der Beurteilungspegel für die Wohnung der Kläger zu 1 und 2 tags bei 59,1 dB(A) und nachts bei 50,5 dB(A) gelegen, die Orientierungswerte für die Wohnung der Klägerin zu 3 tags bei 59,4 dB(A) und nachts bei 50,9 dB(A). Die Werte lägen aber insgesamt noch deutlich unterhalb der Grenzwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Die von den Klägern vorgebrachten Bedenken gegen die Richtigkeit der Verkehrsmengenzahlen gäben keinen Anlass zu der Annahme, dass die Grenzwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV überschritten sein könnten. Selbst nach der von ihnen eingeholten gutachterlichen Stellungnahme sei bei Zugrundelegung eines Umrechnungsfaktors zwar eine Erhöhung von 1 dB(A) tags und 3 dB(A) nachts zu erwarten. Keinesfalls werde jedoch eine Überschreitung der Grenzwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV dargetan. Das Gericht bezweifle nicht, dass die Beklagte die jeweiligen Beurteilungspegel unter richtiger Anwendung der RLS-90 und unter Berücksichtigung der Lkw-Anteile zwischen 2,8 und 3,5 t berechnet habe. Die Verkehrslärmschutzverordnung sehe die Berücksichtigung dieses Lkw-Segments „p“ in Anlage 1 zu § 3 vor. Im Rahmen der Berechnung des Beurteilungspegels werde die Ermittlung der Lkw von 2,8 bis 3,5 t mangels bindender Vorgaben durch Regelwerke in der Praxis unterschiedlich gehandhabt. Das Gericht sei nicht berufen, den Streit über die richtige Ermittlungsmethode zu entscheiden. Vielmehr sei entscheidend, ob das Vorgehen der Beklagten bzw. des mit der Verkehrsmengenerhebung betrauten Fachbüros methodisch unzulänglich oder gar ungeeignet sei. Dies sei nicht der Fall. Die Differenzierung, ob die Fahrzeuge an der Hinterachse eine Doppelbereifung hätten, erscheine plausibel. Es liege nahe, dass die den Einzelfall berücksichtigende Methode nicht ungenauer sei als eine pauschale Zugrundelegung von Umrechnungsfaktoren, wie sie der Klägerbevollmächtigte zunächst vorgeschlagen habe. Auch das Bundesverwaltungsgericht (U.v. 12.8.2009 - 9 A 64.07 - juris Rn. 104) habe diese Methode für plausibel und zulässig erachtet. Hieran habe sich die Beklagte orientieren dürfen. Nachdem die Kläger die Richtigkeit der Ermittlungen nicht hätten erschüttern können, sei eine weitere Beweiserhebung nicht veranlasst und der bedingte Beweisantrag im Schriftsatz vom 5. November 2018 abzulehnen gewesen. Das Gericht folge auch nicht dem klägerischen Einwand, die Ermittlung des Schwerlastverkehrs sei wegen der vorhandenen Buslinienverkehre fehlerhaft. Nach dem Vortrag der Beklagten seien die den streitgegenständlichen Straßenabschnitt passierenden Busse in den Verkehrszählungen enthalten. Aus den in Bezug genommenen Verkehrszahlen des Referats für Gesundheit und Umwelt in Tab. 1 des Schreibens vom 24. Juli 2018 könne nichts anderes gefolgert werden. Denn diese Verkehrszahlen gäben ausschließlich die Verkehrsstärke zwischen beiden Knotenpunkten wieder, weshalb die in der Tabelle wiedergegebenen Verkehrsmengen die regelmäßigen Buslinienfahrten naturgemäß nicht umfassen könnten. Da - abgesehen von den Verstärkerfahrten - kein Buslinienverkehr im Straßenabschnitt zwischen beiden Knotenpunkten abgewickelt werde, sei der in Tab. 1 wiedergegebene prozentuale Anteil des Schwerlastverkehrs nicht geeignet, Rückschlüsse auf die Anzahl der in diesem Straßenabschnitt zu erfolgenden Linienfahrten zu ziehen. Die vom Bevollmächtigten im Schriftsatz vom 11. Oktober 2018 angestellte Berechnung gehe wohl irrtümlich davon aus, dass tatsächlich neben den Verstärkerfahrten auch der sonstige (regelmäßige) Buslinienverkehr zwischen beiden Knotenpunkten abgewickelt werde, verursacht offenbar durch die mit

gleichem Schriftsatz beigefügte und im Internet abrufbare unzutreffend dargestellte Wegstreckenführung. Vor diesem Hintergrund teile das Gericht auch nicht die Zweifel am ermittelten Durchgangsverkehr. Dieser basiere auf einer validen Verkehrszählung und im einzelnen nachvollziehbaren Tatsachengrundlage, welche auf einer Flussverfolgungszählung beruhe, an deren ordnungsgemäßer Durchführung das Gericht nicht zweifle. Der bedingte Beweisantrag aus dem Schriftsatz vom 11. Oktober 2018 sei abzulehnen gewesen, da die Beklagte den Durchgangsverkehr mit einer fachlich anerkannten Methode ermittelt habe und die Kläger deren Richtigkeit nicht hätten erschüttern können. Im Übrigen sei der Beweisantrag auch als ungeeignet abzulehnen. Der in Bezug genommene Straßenabschnitt sei in einer Weise verkürzt, dass die aus einer Beweiserhebung möglicherweise gewonnenen Erkenntnisse schwerlich geeignet wären, um hieraus den Schluss auf einen ortsunüblichen Durchgangsverkehr zu ziehen. Typischerweise sei der zu messende Durchgangsverkehr umso höher, je kürzer der Straßenabschnitt sei, für den der Durchgangsverkehr ermittelt werden solle. In diesem Straßenabschnitt komme der A. Straße die Funktion einer Verkehrssammelstraße für die umliegenden Gebiete zu. Ihr Verkehrsaufkommen solle an die V H1.-Straße und E H1.straße weitergegeben werden. Im Abschnitt E …-v -B H1.-Straße und A …-/K H1.straße komme der A. Straße die Funktion als (Haupt-)Sammelstraße für die umliegenden Wohngebiete zu. Dem widerspräche es, den der A. Straße zugewiesenen Verkehr als ortsunüblichen Durchgangsverkehr einzustufen. Auch aus diesen beiden weiteren eigenständig tragenden Gründen sei der Beweis als ungeeignet abzulehnen. Unter Zugrundelegung dieser zutreffenden tatsächlichen Feststellungen, ergänzt in der mündlichen Verhandlung am 2. August 2018 und mit Schriftsatz vom 29. Oktober 2018, habe die Beklagte ihr Ermessen in einer rechtlich nicht zu beanstandenden Weise ausgeübt. Sie habe sämtliche ihr zur Verfügung stehenden Potenziale im Bereich geschwindigkeitsreduzierender und verkehrsberuhigender Maßnahmen, darunter insbesondere solcher zum verlässlichen Ausschluss bzw. zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs, umfassend geprüft. Unter Abwägung der öffentlichen Interessen und der Interessen der Kläger habe sie nachvollziehbar ausgeführt, dass angesichts des allgemeinen Interesses an der Leichtigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs über die auf Antrag der Kläger bereits erfolgte Anordnung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h hinaus keine weiteren verkehrsbeschränkenden straßenverkehrsrechtlichen oder straßenbaulichen Maßnahmen zum Schutz der Anwohner in Betracht kämen. Ein gerichtlich relevanter Ermessensfehler in Form der Ermessensdisproportionalität sei nicht zu erkennen. Wie bereits im Urteil vom 19. Januar 2016 ausgeführt, dürften insbesondere lediglich vorübergehend wirkende bauliche Maßnahmen bis zur Realisierung des Ausbaus der A. Straße unberücksichtigt bleiben. Darauf, ob die geplante erstmalige Herstellung der A. Straße die gewünschte Verkehrsberuhigung mit sich bringen werde, komme es entgegen der Ansicht des Bevollmächtigten nicht an. Die Beklagte habe insbesondere keine Änderung ihrer Ausbauplanungen in ihr Ermessen einbeziehen müssen. Die Ermessensentscheidung sei im Hinblick auf den entscheidungserheblichen Zeitpunkt lediglich darauf hin zu untersuchen, ob sie den aktuellen Gegebenheiten entspreche. Hierzu zählten nicht erst noch zu realisierende Planungen. Entgegen der Auffassung der Kläger sei das Urteil vom 19. Januar 2016 nicht dahin zu verstehen, dass die Beklagte ihrer Pflicht zur ordnungsgemäßen Ermessensausübung nur durch die Vornahme einer zusätzlichen Regelung zum Ausschluss des Durchgangsverkehrs hätte nachkommen können. Die von ihr zu treffende erneute Entscheidung sei ergebnisoffen und begründe gerade keinen Anspruch auf Vornahme bestimmter Maßnahmen. Ebenso wenig wie die Beklagte verkenne das Gericht, dass für die Kläger auch nach Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung nachts weiterhin eine Überschreitung der Orientierungswerte bestehe. Die Beklagte verletze mit ihrer Entscheidung gegen weitere Maßnahmen aber nicht das Recht der Kläger auf gesundes Wohnen (Art. 2 Abs. 2 GG). Dabei sei durchaus berücksichtigt, dass gerade dem Schutz der Nachtruhe der Anwohner im allgemeinen Wohngebiet besondere Bedeutung zukomme. Allerdings könne eine vollständige Erfüllung des Anspruchs auf ermessensfehlerfreie Entscheidung bereits angenommen werden, wenn durch einzelne straßenverkehrsrechtliche und/oder bauliche Maßnahmen zumindest eine spürbare Lärmreduzierung bewirkt werden könne. Eine derartige Lärmminderung sei vorliegend nach der Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkung eingetreten. Es sei geklärt, dass bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen die verkehrsberuhigenden oder verkehrsbeschränkenden Maßnahmen entgegenstehenden Gründe von einigem Gewicht sein müssten, wenn mit Rücksicht auf diese Belange ein Handeln der Behörden unterbleibe. Die den verbleibenden Möglichkeiten zur weiteren Verkehrsberuhigung/Lärmreduzierung entgegenstehenden Gründe habe die Beklagte umfassend gewürdigt und mit nachvollziehbaren Gründen abgelehnt. Dies gelte gerade auch im Hinblick auf die von den Klägern nun in diesem Verfahren favorisierte Beschränkung des Durchgangsverkehrs.

12
Mit ihrem Antrag auf Zulassung der Berufung machen die Kläger ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils, besondere tatsächliche bzw. rechtliche Schwierigkeiten, die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache und einen Verfahrensmangel geltend. Die Darstellung der Beklagten, dass morgens zwischen 7:00 und 9:00 Uhr 1.700 Kfz als Anlieger in das Siedlungsgebiet hineinführen und nur 140 Kfz zum Durchgangsverkehr zählten, könne nicht zutreffen, da es in dem fraglichen Siedlungsgebiet unstreitig nur drei bis sechs kleinere Gewerbebetriebe und eine Gaststätte gebe. Morgens würden die Anwohner größtenteils zur Arbeit aus dem Wohngebiet heraus-, nicht aber in dieses hineinfahren. Dazu habe das Verwaltungsgericht weder Stellung genommen noch dieses nachgeprüft. Dies stelle die Richtigkeit der Ermittlungen deutlich infrage. Der Fehler der Beklagten liege darin, dass sie weitere Abzweigepunkte, an denen der Durchgangsverkehr, der die Stausituation auf der V H1.-Straße umgehen wolle, wieder das Viertel verlasse, z.B. die V -R H1.-Straße, nicht kontrolliert habe, sondern nur die Ziel- und Quellpunkte am Anfang der A. Straße/E H1.straße und am Ende der V H1.-Straße/A. Straße. Alle anderen Abzweigpunkte blieben ununtersucht. Dies sei fachlich so unqualifiziert, dass dieser Fehler sich dem Gericht hätte aufdrängen müssen. Die Beklagte komme so zu dem Ergebnis von nur 3,4 bis 8% Durchgangsverkehren. Der Anteil der Durchgangsverkehr sei auch entscheidungserheblich, da sich nach ihnen die Ortsüblichkeit bestimme. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sei auch der Umstand maßgeblich, dass eine Ortserschließungsstraße entgegen ihrer eigentlichen Funktion zunehmend vom überörtlichen Verkehr als sog. Schleichweg in Anspruch genommen werde und damit Lärmbelästigungen auslöse, die von den Anlegern reiner Wohnstraßen üblicherweise nicht hingenommen werden müssten. Vorliegend suchten sich Durchgangsverkehre von der V H1.-Straße unstreitig Schleichwege durch die A. Straße. Streitig sei deren Umfang, was das Verwaltungsgericht nicht geprüft habe. Sollte sich herausstellen, dass die Schleichwegverkehre deutlich höher ausfielen, würde die Zumutbarkeit der ortsunüblichen Verkehrsemissionen anders bewertet werden. Weiter habe das Gericht die Höhe der Lkw-Anteile in der streitgegenständlichen Straße fehlerhaft bewertet. Eine Zählung von Fahrzeugen mit Zwillingsbereifung an der Hinterachse sei absolut untauglich zur Erfassung der Lkw im Bereich von 2,8 bis 3,5 t. Seit dem zitierten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts aus dem Jahr 2009 habe sich die Bauweise der Klein-Lkw und auch ihr Anteil am Gesamtverkehr ganz erheblich verändert. Laut Erhebungen des Kraftfahrtbundesamts vom 1. Januar 2018 betrage der Anteil der Lkw bis 3,5 t am gesamten Lkw-Aufkommen in Bayern inzwischen ca. 80,4%. In München hätten sich seit 2009 die Zulassungen im Segment von 2,8 bis 3,5 t von 8.219 auf 18.682 zum 1. Januar 2018 mehr als verdoppelt. Die Aussage, die Doppelbereifung sei nur dann erforderlich, wenn das zulässige Gesamtgewicht zwischen 2,8 und 3,5 t liege, treffe nicht zu, da die Fahrzeuge dieser Tonnageklasse keine Zwillingsbereifung hätten. Das Gericht habe sich inhaltlich mit den vorgetragenen Argumenten nicht auseinandergesetzt. Dies bestätige eine Recherche auf den Webseiten der verschiedenen „Sprinter“-Hersteller. Bei der Zählung von Fahrzeugen mit Zwillingsreifen an der Hinterachse zur Bestimmung von Lkw im fraglichen Gewichtsbereich blieben die sehr verbreiteten Fahrzeuge Mercedes-Benz Sprinter, VW Crafter, Ford Transit, Custom, Peugeot Boxer, Citroen Jumper und Fiat Ducato allesamt unberücksichtigt. Bei den Fahrzeugen Iveco Daily, Renault Master und Opel Movando würden alle Varianten mit 3,3 t und die mit Einzelbereifung versehenen Fahrzeuge mit 3,5 t übersehen, was die Mehrheit sei. Auch diese fehlerhafte Bewertung sei entscheidungsrelevant, da sich mit einem höheren Lkw-Anteil die Beurteilungspegel erheblich verschieben würden. Die RLS 90 schreibe eine Berücksichtigung der Lkw ab 2,8 t vor, was verbindlich sei, solange die Richtlinie nicht von einer neuen abgelöst werde. Fielen die Beurteilungspegel aber höher aus, als in dem Urteil angegeben, sei es wiederum sehr wahrscheinlich, dass die Beklagte bei größeren Überschreitungen der ortsüblichen Zumutbarkeitsgrenze der Lärmemissionen weitere verkehrsbeschränkende Maßnahmen hätte prüfen und anordnen müssen. Das Gericht prüfe auch keine weiteren zur Reduzierung der Lärmemissionen geeigneten Maßnahmen. In den Schriftsätzen der Beklagten fänden sich nur Ausführungen zu einer Anordnung „Anlieger frei“ und Lichtzeichenregelung, Einbahnstraßenregelung, Sperrung der Unterführung, Wegweisung für Lkw-Verkehre, jedoch nicht Verschwenkungen, Fahrbahnverengungen, alternierende Parkplätze etc.. Die Beklagte habe entgegen der Bewertung des Gerichts nicht sämtliche ihr zur Verfügung stehende verkehrsbeschränkende Maßnahmen geprüft und damit ihr Ermessen nicht fehlerfrei ausgeübt. Auch dieser Fehler sei entscheidungsrelevant, da bei Anerkennung der Möglichkeiten, Verschwenkungen, Fahrbahnverengungen, alternierende Parkplätze etc. anzuordnen, so wie das in der Praxis auch vielerorts gehandhabt werde, ein anderer Abwägungsvorgang entstehe. Die genannten Maßnahmen führten zu einer Verlangsamung der Verkehre und machten so die streitgegenständliche Straße unattraktiver für Schleichwegverkehre. Das sei ein probates Mittel der Verkehrslenkung. Ferner werde Nr. 1.4 der

Lärmschutzrichtlinie-StV 2007, wonach straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden sollten, vom Gericht nicht geprüft. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sollten technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen nicht ersetzen, sondern in ein Konzept zur Lärmbekämpfung eingebunden werden. Hier seien dagegen nur die Tempo 30-Schilder aufgestellt und bei der Ausbauplanung der A. Straße sonstige Maßnahmen sogar verweigert worden. Die Straße bleibe vollkommen geradlinig ohne jede Verengung oder Verschwenkung bzw. Anreize zur Einhaltung der angeordneten Geschwindigkeit. Durch die geplanten Angebotsfahrradwege werde die Straße optisch sogar noch verbreitert. Nach o.g. Lärmschutzrichtlinien-StV 2007 bestehe die Verpflichtung der Beklagten, neben der Tempo 30-Anordnung andere Maßnahmen zu deren Unterstützung anzuordnen, um eine Lärmbekämpfung bzw. ein Konzept zur Lärmbekämpfung zu erreichen. Die Orientierungswerte der 16. BImSchV würden unstreitig nach wie vor in allen Immobilien der Kläger überschritten, mit großer Wahrscheinlichkeit deutlich stärker, als bisher angegeben. Schon nach allgemeiner Lebenserfahrung reiche die Aufstellung von Schildern allein nicht aus, um eine Einhaltung von 30 km/h zu gewährleisten. Insofern sei ein Ermessensausfall der Beklagten zu konstatieren.

13
Die Rechtssache weise auch besondere tatsächliche bzw. rechtliche Schwierigkeiten auf, da die Fragen, wie Schleichwegverkehre zu ermitteln seien und ob die Lkw-Klasse 2,8 bis 3,5 t bei der Zählung durch die Beklagte richtig erfasst worden sei, besondere Sachkompetenz erfordere, die in der Regel bei Juristen nicht vorhanden sei. Beide Fragen beträfen tatsächliche Schwierigkeiten, die nur nach langjähriger Erfahrung in diesem Sachbereich zuverlässig beantwortet werden könnten.

14
Die Rechtssache habe auch grundsätzliche Bedeutung, da die Frage, wie Klein-Lkw zwischen 2,8 und 3,5 t erfasst werden sollten, ohne die Fahrzeugpapiere zu kennen, grundsätzliche Bedeutung für ganz Deutschland habe. Sie sei höchstrichterlich noch nicht entschieden und bei der Berechnung von Beurteilungspegeln aus dem Straßenverkehr regelmäßig sehr relevant, da sich nach der RLS 90 bei höheren Lkw-Anteilen auch entsprechend höhere Immissionspegel ergäben, d.h. z.B. nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO in der Ermessensabwägung auch stärkere Ansprüche auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen.

15
Es liege auch ein Verfahrensmangel vor, da das Verwaltungsgericht den gestellten Beweisantrag zur Ermittlung der prozentualen Höhe der Durchgangsverkehre in der A. Straße zwischen den Kreuzungen V -R H1.-Straße/K H1.-Straße und Z H1.straße/H H1.straße unter Berücksichtigung der Lkw-Anteile ab 2,8 t durch einen Sachverständigen zu Unrecht abgelehnt habe. Die Kritik der Kläger an der Ermittlung der Durchgangsverkehre durch die Beklagte stelle deren Richtigkeit deutlich infrage. Die Ermittlung der Durchgangsverkehre sei fachlich derart unqualifiziert, dass dieser Fehler sich dem Gericht hätte aufdrängen müssen. Der Beweisantrag sei auch nicht auf einen Straßenabschnitt verkürzt, der als ungeeignet für die Beweisfrage einzustufen wäre. Mit dem Antrag sei nicht bestimmt worden, wo die Erhebungen der Durchgangsverkehre stattzufinden hätten. Das bleibe dem Gutachter überlassen. Entscheidungserheblich sei der Streckenabschnitt an den benannten Wohnungen der Kläger. Eine andere Frage sei, welches Gebiet für die Funktion der Straße in den Blick zu nehmen sei. Auch dies wäre von dem Gutachter erst noch zu prüfen. Das Verwaltungsgericht vermische dies. Auch der zweite Beweisantrag zur Höhe der Lkw-Anteile ab 2,8 t sei zu Unrecht abgelehnt worden, da - wie dargestellt - eine Erfassung von Fahrzeugen mit Zwillingsbereifung nicht mehr geeignet sei. Auch dieser Fehler hätte sich dem Verwaltungsgericht nach dem Klägervortrag aufdrängen müssen.

16
Die Beklagte erwidert, die Kritik an ihrer Ermittlung des Durchgangsverkehrs sei nicht berechtigt. Der Bevollmächtigte der Kläger habe Kfz-Zahlen aus der tabellarischen Auswertung der Flussverfolgungszählung vom 1. März 2018 addiert, darunter auch solche, die nicht als Anlieger in das Siedlungsgebiet hineingefahren seien. Bei 281 und 731 eingefahrenen Kfz handle es sich vielmehr um Kfz, die jeweils an einer der beiden Zählstellen das Siedlungsgebiet verlassen hätten, ohne vorher die andere Zählstelle passiert zu haben (Quellverkehr). Dementsprechend würden morgens zwischen 7:00 und 9:00 Uhr insgesamt 798 Kfz in das Siedlungsgebiet hineinfahren. Ebenso unzutreffend seien die Ausführungen, dass 40 Kfz das Siedlungsgebiet der Kläger als Durchgangsverkehr durchquert hätten. Insgesamt hätten 70

Kfz das Gebiet dergestalt durchquert, dass sie an der einen Zählstelle ein- und an der anderen ausgefahren seien. Diese Zahl hätten die Kläger irrtümlich verdoppelt. Was die Anzahl der Gewerbebetriebe im Bereich zwischen V H1.-Straße und K …-v -R H1.-Straße anbetreffe, müssten nach Ansicht der Beklagten alle weiteren Nutzungen (Gewerbe, Schulen, Kindertagesstätten, Einzelhandel, etc.) beiderseits der Bahnlinie ICE/S2 und nördlich der V H1.-Straße als potentielles Ziel innerhalb der betrachteten umliegenden Siedlungsgebiete berücksichtigt werden. Auch diese lägen räumlich zwischen den beiden Zählstellen und könnten somit von Kfz, die an den Zählstellen in das betroffene Gebiet einführen, als Anlieger angefahren werden. Entgegen der Auffassung der Kläger habe die Beklagte den Schleichweg- bzw. Durchgangsverkehr auf Basis der Flussverfolgungszählung vom 1. März 2018 zutreffend ermittelt. Wie der Beklagten aus vorliegenden Verkehrszählungen bekannt sei, könnten aus dem Siedlungsgebiet westlich der Bahnlinie ICE/S2 in das betroffene Gebiet östlich der Bahnlinie aufgrund der vorhandenen Straßennetzgestaltung unterschiedlichste Fahrtrouten gebildet werden. Sämtliche Routen, die nicht über die A. Straße führten, seien allerdings deutlich weniger vom Verkehr belastet als die Fahrtroute, die von der E H1.straße über die A. Straße zur V H1.-Straße/A. Straße-Ost führe. Bei der Flussverfolgungszählung sei der Durchgangsverkehrsanteil gezählt worden, der im Westen von der E H1.straße in die A. Straße einfahre und im Osten am Knotenpunkt V H1.-Straße/ A. Straße-Ost das Gebiet verlasse (bzw. umgekehrt). Dieser Anteil habe zwischen 7:00 und 9:00 Uhr insgesamt in beiden Richtungen 70 Kfz betragen. Die Befürchtung der Kläger, im täglichen Verkehr werde die A. Straße von der E H1.straße bis zur A. Straße-Ost bzw. umgekehrt als Schleichweg genutzt, werde aufgrund der sehr geringen Anzahl an Kfz (70), die diese Route gewählt hätten, widerlegt. Entgegen dem Einwand der Kläger sei es zulässig, das Lkw-Segment zwischen 2,8 und 3,5 t anhand der Doppelbereifung zu ermitteln. An der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 12. August 2009 könne festgehalten werden. Die Zählung der Doppelbereifung an der Hinterachse stelle weiterhin die einzig taugliche Möglichkeit dar, die Lkw zwischen 2,8 und 3,5 t im fließenden Verkehr zu erkennen, als solche einzustufen und zu quantifizieren. Insbesondere bestehe keine amtliche Kennzeichnungspflicht bzw. gebe es derzeit auch keine weiteren optischen Methoden, die es zweifelsfrei ermöglichen würden, in dieser Klasse die Pkw unter 2,8 t von Pkw oder Lkw zwischen 2,8 und 3,5 t zu unterscheiden. Es gebe zwar Möglichkeiten, etwa durch Überprüfung des Kfz-Scheins, das zulässige Gesamtgewicht zweifelsfrei festzustellen. Hierfür müssten die Fahrzeuge jedoch angehalten werden. Unabhängig davon, dass dies aus rechtlichen Gründen problematisch wäre, würde ein solches Vorgehen durch eine künstliche Staubildung auch das Ergebnis verfälschen. Im Rahmen einer Zählung solle der fließende Verkehr exemplarisch an einem repräsentativen Werktag gezählt werden. Ein Anhalten der Kfz könnte dementsprechend zu Verkehrsbehinderungen, z.B. Staubildung, und infolgedessen auch zu veränderten Fahrtroute nachfolgender Fahrer führen. Dies würde nicht nur unverhältnismäßige Belastungen für den Straßenverkehr und die betroffenen Anlieger bedeuten, sondern auch eine signifikante Veränderung des eigentlich zu erhebenden täglichen typischen Verkehrsflusses. Zu berücksichtigen sei auch die Fehleranfälligkeit bei der Zählung im fließenden Verkehr. Bei einer Zählung anhand der Fahrzeugtypen käme es zu deutlichen Ungenauigkeiten. Die Zählpersonen müssten genaue Kenntnisse über zahlreiche Fahrzeugtypen haben und diese in der Kürze der Zeit zutreffend erfassen. Demgegenüber sei die Zählung anhand des leicht erkennbaren Kriteriums der Doppelbereifung deutlich weniger fehleranfällig. Es entspreche auch der tatsächlichen Praxis in M …, das Lkw-Segment zwischen 2,8 und 3,5 t anhand der beidseitig an der Hinterachse vorhandenen Doppelbereifung als geeignetstes Kriterium zu bewerten. Dies hätten in anderer Sache beauftragte externe Dienstleister der Beklagten kürzlich auf telefonische Nachfrage bestätigt. Im Übrigen hätten aufgrund des technologischen Fortschritts und der zwischenzeitlich darauf aufbauenden fortgeschrittenen Fahrzeugtechnik sowohl die Emissionen der Fahrzeuge selbst (Fahrdynamik, Karosserie, leichtere Materialien, leisere Motoren, weichere Gummimischungen/Bereifung, etc.) als auch der verkehrlichen Infrastruktur (optimierte Straßenausbauplanungen, Flüsterasphalt, etc.) spürbar reduziert werden können. Die klägerseits aufgeworfene Problematik dürfte auch nicht entscheidungserheblich sein. Vor dem Hintergrund der Rechtsprechung (OVG NW, B.v. 26.9.2016 - 2 B 660/16 - juris) und der Veröffentlichung der Bundesanstalt für Straßenwesen (Fachzeitschrift Straßenverkehrstechnik 6.2009, S. 313) könnte sich ohnehin die Frage stellen, ob nicht eine Einordnung als Lkw erst ab 3,5 t geboten wäre und Kfz mit einem Gesamtgewicht bis zu 3,5 t mit einem Pkw gleichbehandelt werden könnten. Auch der Einwand, die Beklagte habe keine weiteren Maßnahmen zur Lärmreduzierung geprüft, treffe nicht zu. Diese würden jedoch dazu führen, dass der streitgegenständliche Abschnitt der A. Straße die ihm zugedachte verkehrliche Funktion nicht mehr erfüllen könne, was zu Verdrängungseffekten auf das dafür nicht geeignete, umliegende Wohnstraßensystem und damit dort zu einer erheblichen Verschlechterung der Verkehrslärmsituation sowie

gravierenden Reduzierung der Verkehrssicherheit führen würde. Die kurzfristige Vornahme von Baumaßnahmen am bestehenden historisch gewachsenen bzw. instandgehaltenen Straßenkörper sowie anschließende Beseitigung seien im Hinblick auf die beabsichtigte erstmalige Herstellung des streitgegenständlichen Straßenabschnitts unverhältnismäßig und auch unter den Gesichtspunkten des wirtschaftlichen Einsatzes begrenzt zur Verfügung stehender finanzieller Ressourcen und der Sparsamkeit nicht zu rechtfertigen. Durch die bereits projektierte erstmalige Herstellung des Straßenabschnitts, die bislang wegen der anhängigen Klageverfahren zurückgestellt worden sei, würden erhebliche Änderungen der städtebaulichen und verkehrlichen Infrastruktur realisiert, die zu spürbaren Besserungen (Lärmreduzierung, Erhöhung der Verkehrssicherheit, etc.) führen würden. So werde nach den bisherigen Planungen beispielsweise das Straßenniveau im Vergleich zum aktuellen Straßenkörper um bis zu 0,8 m abgesenkt und der Straßenabschnitt erhalte eine einheitliche Straßenbreite. Beidseitig seien Schutzstreifen für den Radverkehr und Gehwege sowie bauliche Parkbuchten vorgesehen. Auch die Erneuerung des Fahrbahnbelags werde im Vergleich zum aktuellen Zustand als Verkehrslärmminderung wahrnehmbar sein. Daraus, dass das Verwaltungsgericht in den Urteilsgründen die Nr. 1.4 der Lärmschutz-RL-StV 2007 nicht ausdrücklich zitiert habe, könnten die Kläger keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit des Urteils ableiten. Denn das Gericht habe sich inhaltlich durchaus mit der Frage befasst, ob die Beklagte im Rahmen der Ermessensausübung neben der Anordnung der Geschwindigkeitsbegrenzung noch andere - ggf. auch bauliche - Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt habe. Besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten hätten die Kläger nicht hinreichend begründet. Bei der Ermittlung des Lkw-Segments zwischen 2,8 und 3,5 t anhand der Doppelbereifung handle es sich um ein durchaus geeignetes und zulässiges Verfahren. Der Rechtssache komme auch keine grundsätzliche Bedeutung zu, weil die Kläger nicht dargelegt hätten, weshalb die Frage für den konkreten Rechtsstreit entscheidungserheblich sei. Im Übrigen gelte auch hier, dass die angewandte Ermittlungsmethode zulässig sei. Schließlich habe das Verwaltungsgericht auch die Beweisanträge zu Recht abgelehnt, da die Beklagte den Anteil des Durchgangsverkehrs in nicht zu beanstandender Weise berücksichtigt und das Lkw-Segments zwischen 2,8 und 3,5 t richtig ermittelt habe.

17
Mit Schreiben vom 18. August 2019 ließen die Kläger weiter vortragen, die bisher ermittelten Beurteilungspegel an den klägerischen Wohnungen müssten um 2,3 dB(A) tags und 0,7 dB(A) nachts nach oben korrigiert werden. Hierfür seien die höheren Lkw-Anteile von tags 6,01% und nachts 2,94% maßgeblich. Der Gutachter Dipl.-Ing. F. halte die Unterscheidung der Fahrzeugtypen bei den Klein-Lkw für doch nicht so schwierig, weil derzeit quasi alle Lieferwagen ein zulässiges Gesamtgewicht von 2,8 t überschreiten würden. Weiter weise der Gutachter in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 11. Juli 2019 (S. 10 f.) auf unterschiedliche Angaben der Beklagten zu den DTV und Lkw-Werten am 23. und 24. Juli 2018 hin. Er halte die Ermittlungen der Beklagten für nicht nachvollziehbar. Auch die Differenz von 50% zwischen dem vom Baureferat und dem Referat für Gesundheit und Umwelt ermittelten Lkw-Anteil spreche für die Fehlerhaftigkeit der Angaben der Beklagten. Ferner sei die Ermittlung der Durchgangsverkehre fehlerhaft. Die Bahnlinie stelle die faktische Grenze nach Westen zu dem Wohngebiet der A. Straße dar. Das Nadelöhr Bahnunterführung A. Straße sei ein weiteres natürliches Hindernis. Es sei so eng, dass eine Verbindungsfunktion der westlich und östlich der Bahnlinie gelegenen Stadtteile erschwert werde und auch in den Planungen nicht gewünscht gewesen sei. Die westlich der Bahnlinie gelegenen Stadtteile würden über die E H1.straße zur V H1.-Straße erschlossen und nicht über die A. Straße. Das Gericht habe die Abgrenzung des Gebiets und die Verkehrsfunktion sowie die Widmung der Straße nicht ausreichend thematisiert, sondern spreche nur pauschal davon, dass man keine Zweifel an der fachlichen Einschätzung der Beklagten habe, ohne dies zu konkretisieren. Das Gericht und die Beklagte würden der A. Straße eine falsche Verkehrsfunktion zuordnen. Es handle sich nicht um eine (Haupt-)Sammelstraße für die umliegenden Wohngebiete, sondern um eine Sammelstraße für dieses Wohngebiet im klägerischen Straßenabschnitt der A. Straße. Betrachte man nur dieses Wohngebiet, ergäben sich ganz andere Durchgangsverkehrszahlen, die wesentlich höher lägen und damit Ansprüche der Kläger auf Gegenmaßnahmen begründeten. Sehr problematisch sei auch die Hochrechnung der Durchgangsverkehre aus 2 × 2 Spitzenstundenzeiten auf den gesamten Tages- und Nachtverkehr, weil in diesen Zeiten erfahrungsgemäß ganz andere Routenwahlen üblich seien als zu anderen Tages- und Nachtzeiten. Auch die nunmehr dargelegten Zahlen bezüglich der Quellverkehre, die morgens zwischen 7:00 und 9:00 Uhr als Anlieger in das Untersuchungsgebiet einfahren sollten, seien nicht plausibel. Alle bei der Flussverfolgungszählung erfassten Verkehre beliefen sich auf 1.880 Kfz. Damit würden ca. 40% aller

Verkehre um diese Zeit in das Wohngebiet hineinfahren, was überhaupt keinen Sinn mache und jeglicher Lebenserfahrung widerspreche. Lediglich 70 Fahrzeuge sollten Durchgangsverkehr sein, obwohl die A. Straße bekanntermaßen ein Schleichweg zu Stauzeiten auf der V H1.-Straße sei. Nicht plausibel sei auch, dass die Beklagte insgesamt 3.687 Fahrzeuge erfasst habe, von denen lediglich 123 Durchgangsverkehr sein sollten. Es passten auch die angegebenen hohen Anlieger-Kfz-Zahlen (88,1 bis 96,6%), d.h. von ca. 7.200 bis 7.300 Kfz (= 6.343 bis 7.052 Anlieger-Kfz-Fahrten) nicht zur Anzahl der Anwohner dieses Wohngebiets oder der Besucher der wenigen Gewerbe. So viele Kfz gebe es gar nicht bei den Anwohnern. Hier könne ein anonymisierter Abgleich mit den in diesem Wohngebiet zugelassenen Fahrzeugen oder der in diesem Wohngebiet gemeldeten Anwohner helfen. Die Interessengemeinschaft A. Straße habe für den Einzugsbereich der A. Straße ca. 2.600 bis 3.000 Anwohner errechnet. Diese könnten unmöglich die von der Beklagten angegebenen 6.343 bis 7.052 Anlieger-Kfz-Fahrten produzieren. Die genannten Gewerbebetriebe könnten (u.a. aufgrund späterer Öffnungszeiten) zwischen 7:00 und 9:00 Uhr auch keine nennenswerten Anliegerverkehre erzeugen. Die vorgenannten Fehler hätten sich dem Gericht aufdrängen müssen. Sie begründeten allesamt ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils.

18
Auf die Schreiben der Beklagten vom 30. September 2019 und 24. Juli 2020 sowie das Schreiben der Kläger vom 17. Mai 2020 wird Bezug genommen.

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

II.

20
Der zulässige Antrag auf Zulassung der Berufung ist nicht begründet.

21
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 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).

22
Mit ihrem Zulassungsantrag streben die Kläger eine erneute Ermessensentscheidung der Beklagten an, die auf der streitgegenständlichen Straßenstrecke zu Beschränkungen, Verboten bzw. Umleitungen des Verkehrs führen soll, die über die am 30. März 2017 von der Beklagten angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h hinausgehen.

23
Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 der Straßenverkehrsordnung vom 6. März 2013 (BGBl I S. 367, StVO), zuletzt geändert durch Verordnung vom 18. Dezember 2020 (BGBl I S. 3047), 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 ist - in einem Wohngebiet 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet. Nach der obergerichtlichen Rechtsprechung bestimmt jedoch kein bestimmter Schallpegel oder Abgaswert die Grenze der Zumutbarkeit der verkehrsbedingten Beeinträchtigungen (BayVGH, B.v. 11.5.1999 - 11 B 97.695 - juris Rn. 27). 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; 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), deren Immissionsgrenzwerte in Wohngebieten um 11 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. Nach Nr. 2.2 der Lärmschutz-Richtlinien-StV i.V.m. den 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.).

24
Nach diesen Maßgaben ist das Verwaltungsgericht zutreffend davon ausgegangen, dass die Kläger auf der Grundlage der Lärmberechnungen für ihre Wohnungen einen Anspruch auf eine Ermessensentscheidung der Beklagten über die Anordnung von Maßnahmen gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO haben, sowie davon, dass die Beklagte diesen Anspruch mit Bescheid jeweils vom 14. Juni 2017 erfüllt hat, obwohl die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV auch nach Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h noch überschritten werden.

25
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 können 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.). Selbst bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen darf sie 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). 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 (BVerwG, B.v. 23.4.2013 - 3 B 59.12 - Buchholz 442.151 § 45 StVO Nr. 50 = juris Rn. 7, 9; BayVGH, B.v. 6.7.2020 - 11 ZB 18.1840 - juris Rn. 26), wonach Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden dürfen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

26
Nach Auffassung der Kläger ist der sie beeinträchtigende Verkehrslärm zu niedrig berechnet worden und daher die Ermessensausübung unzutreffend. Dies ist jedoch nicht schlüssig dargelegt.

27
Soweit die Kläger die Ermittlung des Lkw-Segments zwischen 2,8 und 3,5 t anhand der Doppelbereifung für methodisch verfehlt halten, ergibt sich aus ihrem Vorbringen nicht, dass die in der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 12. August 2009 (9 A 64.07 - BVerwGE 134, 308 = juris Rn. 104) gebilligte Ermittlungsmethode mittlerweile nicht mehr fachgerecht ist. Das Bundesverwaltungsgericht hat wegen der methodischen Schwierigkeiten bei der Zählung von Lkw im Segment von 2,8 und 3,5 t und wegen des

Fehlens bindender Vorgaben durch Regelwerke einen Sachverständigen zu dieser Frage gehört und ist aufgrund des von diesem erstatteten Gutachtens zu der Einschätzung gelangt, dass die Zählung anhand der Doppelbereifung jedenfalls genauer und zuverlässiger sei als die Heranziehung prozentualer Umrechnungsfaktoren der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), die nur pauschale Annahmen darstellten, oder als darauf zu setzen, dass die Zählpersonen nach einer „Typenschulung“ die Fahrzeugtypen selbst zutreffend erfassten, was wegen der Vielzahl von oft kaum unterscheidbaren Fahrzeugtypen kaum fehlerfrei möglich sei (BVerwG, U.v. 12.8.2009 a.a.O.). Die Kläger machen insoweit geltend, dass die optische Erfassung des Segments anhand der Doppelbereifung ungeeignet sei, weil die gängigen Fahrzeugmodelle keine Doppelbereifung aufweisen würden. Es ist jedoch nicht dargelegt und aus einem Abgleich mit früheren Fahrzeugmodellen der angeführten Hersteller auch nicht ersichtlich, dass Kleinlastkraftfahrzeuge zur Zeit der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts erheblich häufiger mit einer Doppelbereifung ausgestattet waren als gegenwärtig. Ungeachtet dessen ist nicht davon auszugehen, dass sich der Lkw-Verkehr im fraglichen Segment nur aus neu zugelassenen Fahrzeugen zusammensetzt. Die von den Klägern angeführten Umstände, dass Lastkraftwagen bis 3,5 t ca. 80,4% am Gesamtaufkommen des Lastkraftverkehrs ausmachten und sich die Zulassungen seit 2009 bis 2018 mehr als verdoppelt hätten, lässt zwar allgemein auf einen hohen Anteil von Kleinlastkraftwagen am allgemeinen Straßenverkehr schließen, besagt jedoch noch nichts über deren Verteilung auf einzelne Strecken und die spezifische Zusammensetzung des Verkehrs auf einer bestimmten Straße. Damit ist jedenfalls nicht dargelegt, dass die Ermittlungsmethode anhand der Doppelbereifung, die das Bundesverwaltungsgericht trotz der auch damals bekannten methodischen Unschärfen und Schwierigkeiten für weder methodisch unzulänglich noch ungeeignet erachtet hat, nicht mehr fachgerecht ist. Die obergerichtliche Einschätzung wird durch die mit Schriftsatz der Beklagten vom 29. Oktober 2018 vorgelegte schalltechnische Stellungnahme vom 30. Januar 2017 bestätigt, aus der hervorgeht, dass andere Ermittlungsmethoden zwar für die Kläger günstiger sind, dass deren Ergebnisse nach Überprüfung durch Lärmmessungen aber nicht richtiger sind. Nachdem davon auszugehen ist, dass die Ermittlung des Lkw-Segments zwischen 2,8 und 3,5 t anhand der Doppelbereifung nach wie vor als fachgerecht anzusehen ist, ergeben sich ernstliche Zweifel an der Richtigkeit der Entscheidung auch nicht aus der gegenteiligen Auffassung des Privatgutachters vom 15. Juli 2019. Aus der von den Klägern vorgelegten Entscheidung des Verwaltungsgerichts Minden vom 29. April 2020 - 2 K 8678/17 - ergibt sich daher nichts Entscheidungserhebliches.

28
Die Kritik, das Baureferat und das Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) der Beklagten hätten am 23. und 24. Juli 2018 etwa um 50% differierende Lkw-Anteile zugrunde gelegt, ist nicht berechtigt. Der Vortrag der Beklagten, die differierenden Annahmen des Baureferats und des RGU zu den DTV beruhten auf Zahlen, die zu verschiedenen Zeitpunkten erhoben worden seien, lässt sich aus den Akten nachvollziehen. Die höheren DTV in Kfz/24 h 5643 und 7389 mit jeweils höherem Lkw-Anteil von 3,6/1,1% und 2,7/0,8% (Tag/Nacht) befinden sich in einer Lärmpegelberechnung des RGU vom 17. Januar 2017 (Anlage 3 zum Beklagtenschriftsatz vom 30.9.2019). Der in den Gerichtsakten befindlichen Lärmpegelberechnung des RGU vom 24. Juli 2018 liegen an den fraglichen Knotenpunkten DTV in Kfz/24 h von 5.490 und 6.570 mit einem Lkw-Anteil von 2,4/0,7% und 2,0/0,6% (Tag/Nacht) zugrunde, die am 1. März 2018 im Rahmen einer Flussverfolgungszählung erhoben worden sind (vgl. S. 2 des Schreibens des RGU vom 24.7.2018 und S. 5 der schalltechnischen Untersuchung des Baureferats vom 23.7.2018). Dies entspricht den Zahlen, von denen das Baureferat in seiner schalltechnischen Untersuchung vom 23. Juli 2018 ausgegangen ist (Anlage 1 zum Beklagtenschriftsatz vom 30.9.2019).

29
Auch soweit die Kläger die Ermittlung des Durchgangsverkehrs kritisieren, haben sie weder einen entscheidungstragenden Rechtssatz noch eine erhebliche Tatsachenfeststellung des Verwaltungsgerichts mit schlüssigen Gegenargumenten so in Frage gestellt, dass der Ausgang eines zugelassenen Berufungsverfahrens als ungewiss erscheint. Die Auswahl der Spitzenstunden ist nachvollziehbar darauf ausgerichtet, den Verkehr in Zeiten erfahrungsgemäß höheren Ausweichverkehrs zu erfassen, was auch bei einer Hochrechnung nicht zu Ergebnissen zum Nachteil der Kläger führt. Mit Schriftsatz vom 10. Juli 2019 hat die Beklagte schlüssig dargelegt, dass die Interpretation der Flussverfolgungszählung vom 1. März 2018 durch die Kläger fehlerhaft ist und welche Ziele innerhalb des bewerteten Gebiets für den gezählten Quellverkehr in Betracht kommen. Vor diesem Hintergrund ist mit dem Hinweis auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, wonach ein zunehmender überörtlicher Schleichwegeverkehr entgegen der

eigentlichen Straßenfunktion im Rahmen des Ermessens zu berücksichtigen sei, nicht dargelegt, dass hier die Grenzen des behördlichen Ermessens überschritten sind. Tatsächliche Anhaltspunkte dafür, dass der Schleichwegeverkehr - wie die Kläger meinen - zwei Drittel beträgt, gibt es nicht. Mit der Geschwindigkeitsbeschränkung vom 30. März 2017 hat die Beklagte den Anreiz, die A. Straße als Schleichweg zu benutzen, auf jeden Fall verringert. Im Übrigen ist der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht zu entnehmen, dass das Vorhandensein von Schleichwege- oder Durchgangsverkehr - entgegen ihrer Meinung - dazu führt, dass die Beurteilungspegel für noch zumutbaren Straßenlärm herabzusetzen sind.

30
Das Vorbringen, die Beklagte und das Verwaltungsgericht hätten die Verkehrsfunktion der A. Straße falsch eingeschätzt und das Gebiet, in dem sie die Verkehrsbeziehungen bewertet haben, falsch zugeschnitten, überzeugt nicht. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die sachverständige allgemein anerkannte Regeln des Straßenbaus konkretisieren (vgl. BVerwG, U.v. 26.5.1989 - 8 C 6.88 - BVerwGE 82, 102, 111 = juris Rn. 24 zu den Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen 1985/95), werden Stadtstraßen anhand von verkehrlichen und städtebaulichen Merkmalen, wie die Erschließungs- und Verbindungsfunktion, die Verkehrsbelastung, der Gebietscharakter, die Umfeldnutzungen und der Aufenthalt und die straßenräumliche Situation, differenziert. Maßgeblich ist also die tatsächliche Funktion und Bedeutung einer Straße im Gesamtstraßennetz. Von den tatsächlichen Gegebenheiten ausgehend erscheint die Betrachtung der A. Straße zwischen den Übergabeknotenpunkten an das Hauptstraßenverkehrsnetz, nämlich von der Abzweigung der V H1.-Straße, ab der die A. Straße ihre Gestalt und Funktion wesentlich ändert und nicht mehr als reine Hauptverkehrsstraße dient, bis zur Einmündung in die E H1.straße im historischen Dorfkern von A …, sachgerecht und sinnvoll. Dem steht die Länge des betrachteten Abschnitts nicht entgegen. Die RASt 2006 stellen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen bzw. typische Entwurfssituationen (vgl. S. 18) dar, in die historische Straßenzüge nicht definitionsrein eingeordnet werden können. Längere Straßenzüge können eine Abfolge von typischen Entwurfssituationen umfassen (S. 18 RASt 2006). Die Beklagte hat die Funktion der A. Straße auch nicht als reine Sammelstraße, die den von dem umliegenden Siedlungsbereich erzeugten Quell- und Zielverkehr von dem angrenzenden nachgeordneten Erschließungsstraßennetz bündeln und an die Hauptverkehrsstraßen abführen soll, sondern auch als örtliche Geschäftsstraße und als Quartiersstraße bewertet. Letztere ist zwischen einer Erschließungs- und Hauptverkehrsstraße ohne bestimmte Längenbegrenzung einzuordnen. Die Bahntrasse durchschneidet den historisch gewachsenen Stadtbezirk A …-U …, dessen Siedlungsteile sich vom Charakter her nicht wesentlich unterscheiden und dessen öffentliche Einrichtungen und Gewerbebetriebe sich auf beiden Seiten der Bahntrasse verteilen. Das Bestehen von Einrichtungen des öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs führt nicht dazu, dass die Verkehrsbeziehungen des hier überwiegend dem Wohnen dienenden Siedlungsgebiets diesseits und jenseits der Bahnlinie getrennt betrachtet werden müssten. Die Verkehrszählungen an der für den örtlichen Kraftfahrzeugverkehr eröffneten Bahnunterführung haben bestätigt, dass diese stark frequentiert ist und dass intensive Verkehrsverbindungen zwischen den durchtrennten Siedlungsteilen bestehen, obwohl diese auch höhenbeschränkte Engstelle für den Durchgangsverkehr nicht attraktiv ist. Eine andere Straße, die ersatzweise die Sammlungs- und Verbindungsfunktion der A. Straße übernehmen könnte, ist nicht ersichtlich, insbesondere nicht an der Bahnunterführung. Eine Betrachtung der in ihrem Umfeld gelegenen nachgeordneten Erschließungsstraßen anhand der in der Akte vorhandenen Pläne und anhand von im Internet veröffentlichten Luftbildern zeigt, dass diese ansonsten keine Ost-Westverbindung über die Bahntrasse hinweg ermöglichen. Verkehrszählungen der Beklagten haben die nachgeordneten Erschließungsstraßen auch von ihrer Verkehrsnutzung (unter 400 Kfz/h) her als solche ausgewiesen. Auch im Westen der Bahntrasse übernimmt die A. Straße ganz offensichtlich Sammelfunktion für den Verkehr aus einem größeren, nördlich der V H1.-Straße gelegenen Wohngebiet sowie die nördlich der A. Straße gelegene Siedlung mit dem sog. K …gelände. Daran ändert es auch nichts, wenn die Beklagte einen Teil des Verkehrs, wie den Lkw-Verkehr zur Firma K … M …, nicht auf die A. Straße lenkt.

31
Schließlich ist auch nicht zu beanstanden, dass die Beklagte weitere straßenverkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen im Hinblick auf die Interessen der Anlieger an den umliegenden Erschließungsstraßen und auf die öffentlichen Haushalte abgelehnt hat. In den angegriffenen Bescheiden hat sie unter dem Punkt „bauliche Maßnahmen“ die geplanten baulichen Veränderungen im Rahmen der

erstmaligen Herstellung der A. Straße angeführt, woraus sich ohne weiteres ergibt, dass sie bauliche Maßnahmen vor der erstmaligen Herstellung der Straße nicht in Betracht zieht. Im Klageverfahren wurde weiter dargelegt, dass die Planungen negativ in die Entscheidung eingeflossen sind. Die Beklagte hat die Vor- und Nachteile von Einzelmaßnahmen gegeneinander abgewogen und in diese Abwägung die Lärmbeeinträchtigung der Kläger einerseits sowie die Funktion der A. Straße und die negativen Auswirkungen der Maßnahmen auf Dritte andererseits eingestellt. Die Erwägung, weitere Maßnahmen führten zu einer Verdrängung des Verkehrs in dafür nicht geeignete Wohnstraßen sowie zu einer Zunahme des Straßenlärms und erheblichen Reduzierung der Verkehrssicherheit dort sowie dazu, dass der streitgegenständliche Abschnitt der A. Straße die ihm zugedachte verkehrliche Funktion nicht mehr erfüllen könne, ist nicht von der Hand zu weisen. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen als Mittel der Lärmbekämpfung müssen dort ausscheiden, wo sie die Verhältnisse nur um den Preis neuer Unzulänglichkeiten an anderer Stelle verbessern könnten, die im Ergebnis zu einer verschlechterten „Gesamtbilanz“ führen (vgl. BVerwG, U.v. 4.6.1986 - 7 C 76.84 - BVerwGE 74, 234 = juris Rn. 13; Nr. 1.3 Lärmschutz-Richtlinien-StV). Ebenso hält sich die Erwägung im Rahmen des Ermächtigungszwecks und der gesetzlichen Ermessensgrenzen (Art. 40 BayVwVfG), dass kostenintensive Maßnahmen, die wegen der beabsichtigten erstmaligen Herstellung des streitgegenständlichen Straßenabschnitts nur kurzfristig von Bestand wären, unter dem Gesichtspunkt des wirtschaftlichen Einsatzes begrenzt zur Verfügung stehender finanzieller Ressourcen und der Sparsamkeit unverhältnismäßig wären (vgl. auch Nr. 1.4 Lärmschutz-Richtlinien-StV, wonach die finanzielle Tragbarkeit baulicher oder anderer Maßnahmen ein Kriterium ist). Unter derartigen Umständen steht Nr. 1.4 Lärmschutz-Richtlinien-StV einem Verzicht auf weitere (bauliche oder planerische) Lärmschutzmaßnahmen nicht entgegen.

32
2. Nach den vorstehenden Darlegungen weist die Rechtssache auch keine besonderen tatsächlichen oder rechtlichen Schwierigkeiten im Sinne von § 124 Abs. 2 Nr. 2 VwGO (vgl. Happ in Eyermann, VwGO, 15. Aufl. 2019, § 124 Rn. 27 ff.) oder überdurchschnittliche Schwierigkeiten auf, die das Verfahren in seinem Schwierigkeitsgrad von den in der verwaltungsgerichtlichen Praxis regelmäßig zu entscheidenden Streitsachen abheben (vgl. Rudisile in Schoch/Schneider, VwGO, § 124 Rn. 28). Zu den mit dem Schutz vor Straßenlärm verbundenen Fragen ist umfangreiche gefestigte obergerichtliche Rechtsprechung vorhanden. Dass auch nicht-juristische, fachfremde Fragen entscheidungserheblich sind, ist weder ungewöhnlich noch macht es die Rechtssache gleichsam automatisch überdurchschnittlich schwierig, sofern wie hier ausreichende sachverständige Stellungnahmen vorhanden sind.

33
3. Soweit die Kläger rügen, das Verwaltungsgericht habe die gebotene Aufklärung unterlassen, indem es dem im schriftlichen Verfahren gestellten Beweisantrag, über die prozentuale Höhe des Durchgangsverkehrs in der A. Straße zwischen den Kreuzungen V H1.-Straße/K …-v -R H1.-Straße und Z H1. Straße/H H1.straße unter Berücksichtigung des Lkw-Anteils ab 2,8 t durch Sachverständigengutachten Beweis zu erheben, nicht nachkommen sei, ist die in den Urteilsgründen erfolgte Ablehnung des Antrags der Sache nach nicht zu beanstanden. Das Verwaltungsgericht hat die Ermittlung des Durchgangsverkehrs zwischen den Kreuzungen der A. Straße mit der V H1.-Straße/ K …-v -R H1.-Straße und Z H1. Straße/H H1.straße nicht als geeignet bzw. nicht entscheidungserheblich angesehen, weil die A. Straße in diesem Abschnitt als Sammelstraße für die umliegenden Wohngebiete diene und damit der diesen Gebieten zuzurechnende Verkehr nicht als ortsunüblicher Durchgangsverkehr angesehen werden könne. Wie oben dargelegt ist der Zuschnitt des Gebiets, für das die Beklagte den Durchgangsverkehr ermittelt hat, auch nicht zu beanstanden.

34
Auch dem lediglich bedingt gestellten Antrag vom 5. November 2018, Beweis über die Höhe der Lkw-Anteile ab 2,8 t im streitgegenständlichen Teil der A. Straße durch Sachverständigengutachten zu erheben, musste das Verwaltungsgericht aus dem von ihm dargelegten Gründen nicht nachkommen.

35
4. Schließlich kommt der Streitsache auch keine grundsätzliche Bedeutung im Sinne von § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO zu, weil sich die aufgeworfene Frage, wie Kleinlastkraftwagen zwischen 2,8 und 3,5 t erfasst werden sollten, ohne die Fahrzeugpapiere zu kennen, auf der Grundlage der obergerichtlichen Rechtsprechung beantworten lässt. Aus dem Zulassungsvorbringen ergibt sich nicht, dass die in der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 12. August 2009 - 9 A 64.07 - (BVerwGE 134, 308 = juris Rn. 104) weder

für methodisch unzulänglich noch für ungeeignet erachtete Methode zur Ermittlung des Lkw-Segments zwischen 2,8 und 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht mittlerweile nicht mehr fachgerecht sei. Das Bundesverwaltungsgericht hat wegen der methodischen Schwierigkeiten bei der Zählung von Lkw im Segment von 2,8 und 3,5 t und wegen des Fehlens bindender Vorgaben durch Regelwerke einen Sachverständigen zu dieser Frage gehört und ist aufgrund des von diesem erstatteten Gutachtens zu der Einschätzung gelangt, dass die Zählung anhand der Doppelbereifung jedenfalls genauer und zuverlässiger sei als die Heranziehung prozentualer Umrechnungsfaktoren der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), die nur pauschale Annahmen darstellten, oder als darauf zu setzen, dass die Zählpersonen nach einer „Typenschulung“ die Fahrzeugtypen selbst zutreffend erfassten, was wegen der Vielzahl von oft kaum unterscheidbaren Fahrzeugtypen kaum fehlerfrei möglich sei. Damit setzt sich der Zulassungsantrag nicht auseinander. Die Kläger machen insoweit geltend, dass die optische Erfassung des Segments anhand der Doppelbereifung ungeeignet sei, weil die gängigen Fahrzeugmodelle keine Doppelbereifung aufweisen würden. Sie haben jedoch nicht dargelegt und aus einem Abgleich mit früheren Fahrzeugmodellen der angeführten Hersteller ist auch nicht ersichtlich, dass Kleinlastkraftfahrzeuge vor zwölf Jahren, zur Zeit der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, häufiger mit einer Doppelbereifung ausgestattet waren als gegenwärtig. Ungeachtet dessen ist nicht davon auszugehen, dass sich der Lkw-Verkehr nur aus neu zugelassenen Fahrzeugen zusammensetzt. Die von den Klägern angeführten Umstände, dass Lastkraftwagen bis 3,5 t ca. 80,4% am Gesamtaufkommen des Lastkraftverkehrs ausmachten und sich die Zulassungen seit 2009 bis 2018 mehr als verdoppelt hätten, lässt zwar allgemein auf einen hohen Anteil von Kleinlastkraftwagen am allgemeinen Straßenverkehr schließen, besagt jedoch noch nichts über deren Verteilung auf einzelne Strecken und die spezifische Zusammensetzung des Verkehrs auf einer bestimmten Straße. Damit ist jedenfalls nicht dargelegt, dass die vom Bundesverwaltungsgericht gebilligte Ermittlungsmethode nicht mehr fachgerecht ist. Im Übrigen entspricht der Einschätzung des Bundesverwaltungsgerichts im Ergebnis die mit Schriftsatz der Beklagten vom 29. Oktober 2018 vorgelegte schalltechnische Stellungnahme des mit den Lärmberechnungen für die Beklagte betrauten Ingenieurbüros vom 30. Januar 2017.

36
5. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 i.V.m. § 159 Satz 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.

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

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