

Titel:

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung – Berufungszulassung

Normenkette:

GG Art. 2 Abs. 2 S. 1

VwGO § 86 Abs. 1, § 114 S. 1, § 124 Abs. 2 Nr. 1, § 124a Abs. 4 S. 4, Abs. 5 S. 2

StVO § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3, Abs. 9 S. 3

16. BImSchV § 2 Abs. 1

Lärmschutz-Richtlinien-StV Nr. 2.1

Leitsätze:

1. Den Immissionsgrenzwerten des § 2 Abs. 1 16. BImSchV können Orientierungspunkte dafür entnommen werden, ab welcher Grenze Lärm oder Abgase Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit zugemutet werden kann. Wenn diese Schwelle der Lärmbelastung überschritten ist, sind die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt und sie hat unter Gebrauch ihres Ermessens über Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden bzw. ist auf entsprechenden Antrag hin zu einer Ermessensentscheidung verpflichtet (vgl. VGH München BeckRS 2020, 16892 Rn. 25). Werden die in Nr. 2.1 Lärmschutz-Richtlinien-StV aufgeführten Richtwerte überschritten, kann sich das Ermessen der Behörde zur Pflicht zum Einschreiten verdichten. Eine Ermessensreduzierung auf Null ist aber auch dann nicht zwangsläufig gegeben. (Rn. 10 und 11) (redaktioneller Leitsatz)
2. Zwar schließen weder die Verkehrsfunktion einer Bundesstraße noch der Umstand, dass eine beklagte Lärmbelastung durch die funktionsgerechte Nutzung der Straße ausgelöst wird, eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h von vornherein aus, in der Regel steht aber einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und weiteren Hauptverkehrsstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften deren besondere Verkehrsfunktion entgegen. (Rn. 27) (redaktioneller Leitsatz)
3. Werden ernstliche Zweifel an der Richtigkeit der erstinstanzlichen Entscheidung mit einer Verletzung der Sachaufklärungspflicht begründet, gelten die Grundsätze für die Darlegung eines Verfahrensmangels, wonach der Erfolg der Rüge die Darlegung voraussetzt, dass bereits im Verfahren vor dem Erstgericht, insbesondere in der mündlichen Verhandlung, auf die Vornahme der Sachverhaltsaufklärung hingewirkt worden ist oder aufgrund welcher Anhaltspunkte sich dem Gericht die bezeichneten Ermittlungen auch ohne ein solches Hinwirken hätten aufdrängen müssen. Die Aufklärungsrüge ist kein Mittel, um Versäumnisse eines anwaltlich vertretenen Beteiligten in der ersten Instanz zu kompensieren, vor allem wenn er es unterlassen hat, einen Beweisantrag zu stellen. (Rn. 32) (redaktioneller Leitsatz)
4. Die Berechnung der Lärmbelastung zur Prüfung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen knüpft an die zulässige Höchstgeschwindigkeit an, sodass ihr nicht entgegengehalten werden kann und auch im Rahmen der Ermessensausübung nicht bedacht werden muss, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen häufig nicht eingehalten werden. (Rn. 39 und 40) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Verkehrsrechtliche Anordnung, Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf einer Bundesstraße im Bereich der Ortsdurchfahrt, Ordnungsgemäße Ermessensausübung, Zumutbarkeitsgrenze für Lärmbelastung, Immissionsgrenzwerte, Orientierungspunkte, Richtwerte, Ermessensreduzierung auf Null, Verkehrsfunktion einer Bundesstraße, Geschwindigkeitsbeschränkung, innerhalb geschlossener Ortschaften, Aufklärungsrüge, Beweisantrag, Berechnung der Lärmbelastung, zulässige Höchstgeschwindigkeit

Vorinstanz:

VG Regensburg, Urteil vom 27.05.2020 – RN 3 K 18.1435

Tenor

- I. Der Antrag auf Zulassung der Berufung wird abgelehnt.
- II. Der Kläger trägt die Kosten des Zulassungsverfahrens.
- III. Der Streitwert für das Zulassungsverfahren wird auf 5.000,- Euro festgesetzt.

Gründe

I.

1

Die Beteiligten streiten um straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms an der Bundesstraße B ...

2

Der Kläger ist Eigentümer und Bewohner eines Mehrfamilienhauses an der R ... Straße in M ... Diese ist Teil der Ortsdurchfahrt der B ..., die von F ... über M ... nach A ... verläuft. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Höhe des Grundstücks des Klägers beträgt 50 km/h. Einen Bebauungsplan gibt es für diesen Bereich nicht.

3

Mit Schreiben vom 6. März 2017 stellte der Kläger beim Landratsamt Kelheim einen Antrag auf Begrenzung der Geschwindigkeit vor seinem Anwesen auf maximal 30 km/h, hilfsweise auf Vornahme anderer Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen, den das Landratsamt im Juli 2017 ablehnte. Nach dem Einführungserlass des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 20. November 2008 zu den Lärmschutz-Richtlinien-StV sei eine Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb geschlossener Ortschaften bei Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV nur in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen sowie Kur- und Altenheimen möglich. Das Anwesen des Klägers hingegen liege in einem Mischgebiet. Zudem seien die Richtwerte nur geringfügig überschritten. Auf die Klage des Klägers hin hat das Verwaltungsgericht Regensburg den Beklagten mit Urteil vom 19. April 2018 (RN 5 K 17.1540) verpflichtet, den Antrag des Klägers vom 6. März 2017 erneut zu verbescheiden. Es sei zwar möglich, dass die Interessen der Verkehrsteilnehmer das Bedürfnis des Klägers überwögen. Bislang fehle es jedoch an einer eigenständigen Abwägung. Zudem habe das Landratsamt den Lärm auf der Grundlage der Verkehrszahlen 2010 berechnet; inzwischen müssten aber die Zahlen für 2015 vorliegen und zu Grunde gelegt werden.

4

Mit Bescheid vom 13. August 2018 lehnte das Landratsamt den Antrag wiederum ab. Das Wohnhaus des Klägers liege in einem Gebiet, das der tatsächlichen Nutzung nach als Mischgebiet einzustufen sei. Nach der eingeholten Lärmberechnung des Ingenieurbüros H. aus dem Jahr 2018, der die in der Verkehrszählung 2015 ermittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke zu Grunde gelegt worden sei, ergäben sich auf der Höhe des klägerischen Anwesens nachts bei erlaubten 50 km/h Pegel von maximal 61 dB(A), abschnittsweise - am Erker des klägerischen Wohnhauses - von 62 dB(A), und tagsüber von 68 dB(A) bzw. 69 dB(A). Damit würden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für Mischgebiete von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts eingehalten bzw. unterschritten. Die Richtwerte der 16. BImSchV für ein Mischgebiet von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts würden hingegen überschritten. Dies sei ein Indiz für eine unzumutbare Lärmbelastung, so dass nach pflichtgemäßem Ermessen über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zu entscheiden sei. Verkehrslenkende Maßnahmen wie eine Änderung der Wegweisung oder der Hinweisbeschilderung, die Einrichtung von Einbahnstraßen oder die Vorgabe bestimmter Fahrrichtungen seien jedoch ungeeignet zur Verkehrsentlastung, da die R .. Straße vor allem von einem hohen Ziel- und Quellverkehr befahren werde. Vergleichbares gelte für eine Änderung der Lichtzeichenregelung. Die Einrichtung einer „Grünen Welle“ sei hier praktisch nicht möglich, da sich dort neben einer Lichtsignalanlage, die den Kreuzungsbereich R .. Straße/I .. Straße/B ... straße regelt, nur noch eine sog. „Drückerampel“ für Fußgänger auf Höhe des Sonderpädagogischen Förderzentrums A ... befinde. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h hätte eine Absenkung des Mittelungspegels auf 58 dB(A), abschnittsweise 59 dB(A) nachts und 66 dB(A), abschnittsweise 67 dB(A) tags zur Folge. Damit sei sie an sich ein geeignetes Mittel. Gleichwohl wäre sie nicht angemessen. Der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Ortsdurchfahrt einer Bundesstraße stehe nach

den Lärmschutz-Richtlinien-StV in der Regel deren besondere Verkehrsfunktion entgegen. Den Anliegern einer Bundesstraße könne mehr Verkehrslärm zugemutet werden als beispielsweise Anliegern von reinen Wohnstraßen. Bei Anordnung von Tempo 30 hätten die Verkehrsteilnehmer finanzielle sowie zeitliche Einbußen. Der Verkehr könnte nicht zügig abgewickelt werden und es bestehe die Gefahr, dass sich während der „Rush-Hour“ zwischen dem Kreisverkehr und der Lichtzeichenanlage große Rückstauungen bildeten. Dies hätte wiederum mehr Lärm und Abgase für die Anwohner der R ... Straße durch das Beschleunigen und Bremsen zur Folge. Dem stünden relativ geringe Vorteile bei Anordnung der Geschwindigkeitsbegrenzung gegenüber. Nach den Grundregeln der Lärmphysik sei eine Erhöhung sowie eine Reduzierung des Lärmpegels erst ab 3 dB(A) gerade mal wahrnehmbar. Eine Senkung des Mittelungspegels um lediglich 3 dB(A) werde daher für die Anwohner der R .. Straße keine spürbare Verbesserung des Verkehrslärms zur Folge haben. Die Interessen der Verkehrsteilnehmer an einem zügigen, fließenden und Kraftstoff sparenden Vorankommen wögen somit schwerer als die Interessen der Anlieger auf Schutz vor Lärm und Abgasen. Verkehrsverbote vor dem klägerischen Anwesen hätten eine Umleitung von mindestens 15 km über Strecken, die den Verkehr aufgrund der Fahrbahnbreiten entweder nicht aufnehmen könnten oder an denen Mehrbelastungen der dortigen Anwohner zu erwarten wären, zur Folge. In Betracht käme eine Umleitung über die Kreisstraße KEH 31, die Autobahn A93 und die Staatsstraße St 2049, alternativ über die Kreisstraßen KEH 31, LA 40, LA 39, KEH 33, KEH 35 und die Staatsstraße St 2049. Zudem sei ein Großteil des Schwerlastverkehrs Ziel- und Quellverkehr, der vom Verkehrsverbot ausgenommen werden müsste. Die Belastung durch die Luftschadstoffe Feinstaub (PM 10 und PM 2,5) sowie Stickstoffdioxid liege unterhalb der Grenzwerte der 39. BImSchV. Ein Zuschuss für den Einbau von Lärmschutzfenstern sei dem Kläger bereits in Aussicht gestellt worden.

5

Am 3. September 2018 ließ der Kläger Versagungsgegenklage auf Vornahme verkehrsbeschränkender Maßnahmen, hilfsweise auf erneute Bescheidung seines Antrags vom 6. März 2017 erheben, die das Verwaltungsgericht Regensburg mit Urteil vom 27. Mai 2020 abwies.

6

Mit seinem Antrag auf Zulassung der Berufung, dem der Beklagte entgegentritt, macht der Kläger ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils sowie besondere tatsächliche und rechtliche Schwierigkeiten geltend.

7

Wegen des weiteren Sach- und Streitstands wird auf die Gerichtsakten beider Instanzen und die vorgelegten Behördenakten Bezug genommen.

II.

8

Der Antrag auf Zulassung der Berufung hat keinen Erfolg, da die geltend gemachten Zulassungsgründe nicht hinreichend dargelegt sind (§ 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO) bzw. nicht vorliegen (§ 124a Abs. 5 Satz 2 VwGO).

9

1. Aus dem Vorbringen des Klägers, auf das sich die Prüfung des Verwaltungsgerichtshofs beschränkt (§ 124a Abs. 5 Satz 2 VwGO), ergeben sich keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit der erstinstanzlichen Entscheidung (§ 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO), da er weder einen tragenden Rechtssatz des angefochtenen Urteils noch eine erhebliche Tatsachenfeststellung mit schlüssigen Gegenargumenten in Frage gestellt hat (vgl. BVerfG, B.v. 9.6.2016 - 1 BvR 2453/12 - NVwZ 2016, 1243 = juris Rn. 16; B.v. 18.6.2019 - 1 BvR 587/17 - BVerfGE 151, 173 = juris Rn. 32 m.w.N.).

10

a) Nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO) vom 6. März 2013 (BGBl I S. 367), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. Juli 2021 (BGBl I S. 3091), können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken. Diese Befugnis wird durch § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO hinsichtlich Beschränkungen des fließenden Verkehrs - vorbehaltlich hier nicht einschlägiger Ausnahmen - dahin modifiziert, dass Voraussetzung hierfür eine besondere örtliche Gefahrenlage ist, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm und Abgase erheblich übersteigt. Diese Voraussetzungen sind dann erfüllt, wenn Lärm oder Abgase Beeinträchtigungen mit sich bringen, die

jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit zugemutet werden kann (vgl. BVerwG, U.v. 4.6.1986 - 7 C 76.84 - BVerwGE 74, 234 = juris Rn. 13; BayVGh, U.v. 21.3.2012 - 11 B 10.1657 - juris Rn. 24; B.v. 27.2.2015 - 11 ZB 14.309 - juris Rn. 18). Die Grenze der Zumutbarkeit in diesem Sinne wird nach allgemeiner Auffassung durch keinen bestimmten Schallpegel oder Abgaswert bestimmt (vgl. BVerwG, U.v. 22.12.1993 - 11 C 45.92 - NJW 1994, 2037 = juris Rn. 26; BayVGh, B.v. 6.7.2020 - 11 ZB 18.1840 - juris Rn. 25). Orientierungspunkte zur Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze können jedoch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) entnommen werden. Wenn diese Schwelle der Lärmbelastung überschritten ist, sind die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt und die Behörde hat unter Gebrauch ihres Ermessens über Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden bzw. ist auf entsprechenden Antrag hin zu einer Ermessensentscheidung verpflichtet (vgl. BayVGh, B.v. 6.7.2020, a.a.O. Rn. 25; OVG NW, B.v. 28.3.2018 - 8 A 1247/16 - juris Rn. 32).

11

Abzustellen ist bei der Ermessensentscheidung insbesondere auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der betroffenen Anlieger sowie auf eine eventuell gegebene Lärmvorbelastung. Doch auch andere Besonderheiten des Einzelfalls sind maßgeblich. Von Bedeutung für die Bewertung der Zumutbarkeit des Lärms ist u.a., ob der ihn auslösende Verkehr die betroffenen Straßen funktionsgerecht oder funktionswidrig in Anspruch nimmt. Dabei ist auch zu beachten, dass Verkehrslärm, der von den Anliegern einer Bundesfernstraße (einschließlich Ortsdurchfahrt) oder auch einer Landstraße (Staatsstraße) bzw. einer Kreisdurchfahrt wegen ihrer der Widmung entsprechenden Verkehrsbedeutung ertragen werden muss, den Anliegern einer Ortzerschließungsstraße nicht ohne Weiteres in gleicher Weise zumutbar ist (vgl. BVerwG, U.v. 4.6.1986 - 7 C 76.84 - BVerwGE 74, 234 = juris Rn. 13; OVG NW, U.v. 21.1.2003 - 8 A 4230/01 - VerkMitt 2003, Nr. 66 = juris Rn. 18 ff.). Ebenfalls eine Rolle spielen kann, inwieweit der Verweis auf passive Schallschutzmaßnahmen, insbesondere Schallschutzfenster, zumutbar ist (vgl. dazu OVG NW, a.a.O. Rn. 54 unter Hinweis auf BVerwG, U.v. 18.4.1996 - 11 A 86.95 - BVerwGE 101, 73 = juris Rn. 44; OVG NW, U.v. 2.12.1997 - 25 A 4997/96 - NVwZ-RR 1998, 627 = juris Rn. 30; vgl. zur Berücksichtigungsfähigkeit passiven Schallschutzes auch BVerfG, B.v. 30.11.1988 - 1 BvR 1301/84 - BVerfGE 79, 174 = juris Rn. 82 f.). Im Rahmen der Ermessensentscheidung sind ferner die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer zu würdigen. Schließlich sind die Interessen anderer Anlieger, die durch lärm- oder abgasreduzierende Maßnahmen ihrerseits übermäßig durch Lärm oder Abgase beeinträchtigt würden, in Rechnung zu stellen. Dabei darf die Behörde in Wahrung allgemeiner Verkehrsrücksichten und sonstiger entgegenstehender Belange von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen umso eher absehen, je geringer der Grad der Lärm- oder Abgasbeeinträchtigung ist, der entgegengewirkt werden soll. Umgekehrt müssen bei erheblichen Lärm- oder Abgasbeeinträchtigungen die verkehrsberuhigenden oder verkehrslenkenden Maßnahmen entgegenstehenden Verkehrsbedürfnisse und Anliegerinteressen schon von einigem Gewicht sein, wenn mit Rücksicht auf diese Belange ein Handeln der Behörde unterbleibt. Die zuständige Behörde darf jedoch selbst bei erheblichen Lärm- oder Abgasbeeinträchtigungen von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen absehen, wenn ihr dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile gerechtfertigt erscheint (vgl. BVerwG, U.v. 4.6.1986, a.a.O. Rn. 15; U.v. 22.12.1993 - 11 C 45.92 - NJW 1994, 2037 = juris Rn. 26; BayVGh, B.v. 27.2.2015 - 11 ZB 14.309 - juris Rn. 18). Werden die in Nr. 2.1 der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007 (VkBl S. 767) aufgeführten Richtwerte überschritten, kann sich das Ermessen der Behörde zur Pflicht zum Einschreiten verdichten (BVerwG, U.v. 4.6.1986, a.a.O. Rn. 14 f.; BayVGh, B.v. 21.3.2012 - 11 B 10.1657 - juris Rn. 30). Eine Ermessensreduzierung auf Null ist aber auch dann nicht zwangsläufig gegeben (vgl. OVG NW, B.v. 28.3.2018 - 8 A 1247/16 - juris Rn. 32; OVG Berlin-Bbg, B.v. 8.8.2019 - OVG 1 N 104.17 - ZfSch 19, 654 = juris Rn. 11; SächsOVG, U.v. 19.3.2020 - 1 A 655/17 - juris Rn. 36).

12

b) Davon ausgehend stellt der Antrag auf Zulassung der Berufung die Annahme des Verwaltungsgerichts, der Kläger habe keinen Anspruch auf Vornahme konkreter verkehrsbeschränkender Maßnahmen aufgrund einer Ermessensreduzierung auf Null, nicht ernstlich in Zweifel.

13

aa) Der Kläger rügt insoweit zunächst Unterschiede zwischen der Berechnung, die das Ingenieurbüro H. dem Staatlichen Bauamt mit Mail vom 24. April 2017 übersandt hat, und der mit E-Mail vom 28. Mai 2018 zur Verfügung gestellten Berechnung des Ingenieurbüros aus dem Jahr 2018. Worauf sich die abweichende Berechnung gründe und inwieweit tatsächlich eine niedrigere Verkehrsbelastung vorliege bzw. sich daraus ein niedrigerer Beurteilungspegel ergebe, sei vom Verwaltungsgericht „ohne inhaltliche Auseinandersetzung lediglich übernommen“ worden.

14

Dieses Vorbringen vermag die Würdigung des Verwaltungsgerichts, die vom Landratsamt eingeholte Lärmberechnung sei widerspruchsfrei und nachvollziehbar, nicht in Frage zu stellen. Der Berechnung aus 2018 liegt, wie in der angegriffenen Entscheidung ausgeführt ist, die Verkehrszählung aus dem Jahr 2015 zu Grunde. Diese ergab, wie das Ingenieurbüro in der E-Mail vom 4. Juni 2018 erläutert hat und im Übrigen auch anhand der im Bayerischen Straßeninformationssystem abrufbaren Zahlen nachvollziehbar ist, eine geringere Verkehrsbelastung als die für die Lärmberechnung im Jahr 2017 verwendete Verkehrszählung aus dem Jahr 2010, und folglich auch eine geringere Lärmbelastung. Wenn der Kläger Zweifel an der Richtigkeit der Verkehrszählung aus dem Jahr 2015 und der darauf beruhenden Lärmberechnung in den Raum stellt, ist sein Vorbringen unsubstantiiert und vermag diese nicht zu erschüttern. Soweit er einwirft, dass „vorliegend auch nicht durch eine konkrete Messung die tatsächlichen, maßgeblichen Werte ermittelt worden sind“, geht er fehl. Nr. 2.2 der Lärmschutz-Richtlinien-StV gibt ebenso wie § 3 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung eine Berechnung und keine Messung der Schallimmissionen vor (vgl. dazu auch BVerwG, U.v. 20.1.2010 - 9 A 22.08 - NVwZ 2010, 166 = juris Rn. 36; B.v. 6.2.1992 - 4 B 147.91 - Buchholz 406.25 § 43 BImSchG Nr. 1 = juris Rn. 3; OVG NW, B.v. 28.3.2018 - 8 A 1247/16 - juris Rn. 35 ff.).

15

bb) Der Antrag auf Zulassung der Berufung meint, dass „jedenfalls auch bei einem Erreichen der Orientierungswerte entlang der Frontseite des aus der Hausmauer hervorstehenden Erkers dazu führt, dass jedenfalls die Grenze der Unzumutbarkeit überschritten und schon daraus ein Anspruch auf Einschreiten wegen einer Ermessensreduzierung auf Null gegeben“ sei. Mit den „Orientierungswerten“ sind dabei nach dem Verständnis des Senats die Richtwerte nach Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV gemeint, wie sich aus dem Verweis auf S. 16 des angegriffenen Urteils sowie einem Vergleich mit dem parallelen Vortrag zum Vorliegen besonderer rechtlicher Schwierigkeiten (Nr. II.2 des Antrags auf Zulassung der Berufung) ergibt. Dieser rechtliche Standpunkt des Klägers ist in doppelter Hinsicht unzutreffend. Werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten - und nicht bloß erreicht -, kann sich das Ermessen nach den vorgenannten Maßstäben zwar auf Null reduzieren, hat dies aber nicht zwangsläufig zur Folge (vgl. BVerwG, U.v. 4.6.1986 - 7 C 76.84 - BVerwGE 74, 234 = juris Rn. 14 f.; BayVGH, B.v. 21.3.2012 - 11 B 10.1657 - juris Rn. 30; OVG NW, B.v. 28.3.2018 - 8 A 1247/16 - juris Rn. 32; OVG Berlin-Bbg, B.v. 8.8.2019 - OVG 1 N 104.17 - ZfSch 19, 654 = juris Rn. 11; SächsOVG, U.v. 19.3.2020 - 1 A 655/17 - juris Rn. 36). Sollte der Vortrag auf eine Überschreitung der Orientierungswerte der Verkehrslärmschutzverordnung abheben, eröffnet diese nach der vorgenannten ständigen obergerichtlichen Rechtsprechung regelmäßig erst das Ermessen, kann aber nicht ohne Weiteres zu einer Ermessensreduzierung auf Null führen.

16

cc) Der Kläger hält dem Verwaltungsgericht vor, sein Grundstück zu Unrecht einem Mischgebiet zugeordnet zu haben.

17

Das Verwaltungsgericht hat, ausgehend von einem engeren sowie alternativ einem weiteren Umgriff um das klägerische Anwesen, das Gebiet, in dem dieses liegt, als Mischgebiet eingeordnet. Selbst wenn der maßgebliche Umgriff auf die beiden nördlich und südlich unmittelbar an das klägerische Anwesen angrenzenden Straßenzüge, die S ... Straße und C ..-Straße, zu begrenzen wäre, stelle sich dieses seiner Nutzung nach als Mischgebietstypisch dar. Dort fänden sich nicht nur Wohngebäude und funktional gebietsbezogene und immissionsverträgliche sonstige Nutzungsarten, wie dies für eine Einstufung als allgemeines Wohngebiet erforderlich wäre. Vielmehr gebe es dort mehrere Gewerbebetriebe, wie sie teilweise für ein Mischgebiet typisch seien und in einem allgemeinen Wohngebiet als Fremdkörper unzulässig wären. Im Einzelnen nennt das Verwaltungsgericht eine Spenglerei und eine Schreinerei, die typischerweise immissionsrelevant und nicht als funktional allein bzw. vorwiegend gebietsbezogene Nutzungen einzustufen seien, sowie einen Hundesalon, eine Bäckerei, eine Arztpraxis, eine

Steuerberaterkanzlei, ein Versicherungsbüro und eine Heilpraktikerpraxis. Diese gewerblichen Nutzungen fänden nicht nur in einem weitgehend untergeordneten Umfang statt, sondern gäben dem Gebiet ein maßgebliches Gepräge. Doch auch dann, wenn man den für die Gebietseinstufung maßgeblichen Umgriff um das klägerische Anwesen größer ziehen und ihn auch im Norden bis zur B ... Straße und im Süden bis zu B ... Straße reichen lassen wollte, würde sich an der Einstufung als Mischgebiet nichts ändern. Vielmehr träten dann noch weitere Nutzungen hinzu, die diese bekräftigten. Insoweit nennt das Verwaltungsgericht einen Getränkemarkt sowie einen Raumausstatter, die in einem durch Bebauungsplan festgesetzten Mischgebiet lägen. Weiterhin fänden sich in dem weiteren Umgriff ein Apartmenthotel, ein Immobilienbüro, ein Bekleidungsgeschäft, ein Friseurladen, eine Bäckerei mit Café, ein Lohn- und Gehaltsbüro und eine Gaststätte; in einem Teil jenes Gebiets sei ein Mischgebiet festgesetzt worden.

18

Wenn der Antrag auf Zulassung der Berufung dagegen einwendet, dass der maßgebliche Umgriff um das klägerische Anwesen „auch auf die beiden unmittelbar nördlich und südlich angrenzenden Straßenzüge, also die S ... Straße sowie die C ... Straße, zu ziehen“ sei, geht dies ins Leere. Das Verwaltungsgericht hat bei der Bestimmung der Schutzbedürftigkeit des inmitten stehenden Gebiets, für die es in Ermangelung eines Bebauungsplans zutreffend auf die tatsächlichen Nutzungen abgestellt hat (vgl. BayVGH, B.v. 6.7.2020 - 11 ZB 18.1840 - juris Rn. 25), gerade diesen Umgriff als eine Alternative geprüft.

19

Weiterhin bemängelt der Antrag auf Zulassung der Berufung, die prägende Umgebung sei dadurch gekennzeichnet, dass im allgemeinen Wohngebiet zulässige Nutzungen im Sinne des § 4 Abs. 2 BauNVO vorlägen. Ein „maßgebliches Gepräge einer gewerblichen Nutzung, schon allein deshalb, weil sich - wie im allgemeinen Wohngebiet zulässig - zum Beispiel nicht störende Handwerksbetriebe im Umgriff befinden“, sei nicht nachvollziehbar. Die Arztpraxis, die Steuerberaterkanzlei, das Versicherungsbüro sowie die Heilpraktikerpraxis seien jedenfalls nach § 13 BauNVO in einem allgemeinen Wohngebiet zulässig und könnten daher nicht zur Abgrenzung eines allgemeinen Wohngebiets von einem Mischgebiet herangezogen werden. Dieses Vorbringen wird bereits dem Darlegungsgebot des § 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO nicht gerecht, das eine substantiierte Auseinandersetzung mit der angegriffenen Entscheidung verlangt, durch die der Streitstoff durchdrungen und aufbereitet wird (Seibert in Sodan/Ziekow, VwGO, 5. Aufl. 2018, § 124a Rn. 194; BayVGH, B.v. 24.7.2020 - 11 ZB 20.304 - juris Rn. 15 m.w.N.). Das erstinstanzliche Urteil stellt u.a. maßgeblich auf die Spenglerei und die Schreinerei ab, zu denen sich der Antrag auf Zulassung der Berufung nicht verhält. Abgesehen davon ist nicht ersichtlich, dass die sorgfältige Beurteilung des Charakters des inmitten stehenden Gebiets durch das Verwaltungsgericht und die daraus gezogene Schlussfolgerung, die gewerblichen Nutzungen seien dem Wohnen nicht nur ergänzend zu- und untergeordnet, sondern prägten das Erscheinungsbild des Gebiets und führten damit zu einer Einordnung als Mischgebiet, unzutreffend ist (vgl. dazu auch Hornmann in Spannowsky/Hornmann/Kämper, BeckOK BauNVO, Stand 15.1.2022, § 4 BauNVO Rn. 18 ff.).

20

Schließlich wäre nach der vorgenannten Rechtsprechung aber auch bei einer Einordnung des Gebiets als allgemeines Wohngebiet und einer damit verbundenen Überschreitung des Richtwerts von 60 dB(A) nachts nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht ohne Weiteres von einer Ermessensreduzierung auf Null auszugehen.

21

dd) Der Kläger rügt, das Verwaltungsgericht habe verkannt, „vorliegend und für die Beurteilung, ob ein Anspruch auf Ermessensreduzierung auf Null bzw. auf ermessensfehlerfreie Ermessensausübung gegeben“ sei, gelte, dass nach der Einschätzung der Europäischen Umweltagentur sowie der WHO ab Außenpegeln von 55 dB(A) mit erheblichen gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu rechnen sei. Ab Tages-Außenschall-Pegeln von 50 dB(A) sei von Leistungsminderungen auszugehen.

22

Dieses Vorbringen vermag ebenfalls keine ernstlichen Zweifel an der angegriffenen Entscheidung zu rechtfertigen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts kommt dem Gesetzgeber wie der vollziehenden Gewalt bei der Erfüllung der Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG, auf die der Einwand der Sache nach zielt, ein weiter Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der auch Raum lässt, etwa konkurrierende öffentliche und private Interessen zu berücksichtigen (vgl. BVerfG, B.v.

30.11.1988 - 1 BvR 1301/84 - BVerfGE 79, 174 = juris Rn. 82). Damit stehen die vorgenannten Maßstäbe, nach denen die Straßenverkehrsbehörde bei Lärm jenseits der Orientierungswerte der Verkehrslärmschutzverordnung die gegenläufigen Interessen gegeneinander abzuwägen und möglichst in einen gerechten Ausgleich zu bringen hat, in Einklang. Weiterhin orientiert sich die Rechtsprechung, nach der sich das Ermessen bei Überschreitung der in den Lärmschutz-Richtlinien-StV genannten Richtwerte zur Pflicht zum Einschreiten verdichten kann, ersichtlich an der grundrechtlichen, im Eigentumswie auch im Gesundheitsschutz verankerten Zumutbarkeitsschwelle (vgl. dazu SächsOVG, U.v. 19.3.2020 - 1 A 655/17 - juris Rn. 36). Diese wird bisher für Wohngebiete bei Werten von etwa 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, für Kern-, Dorf- und Mischgebiete jedenfalls bei Werten von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts festgemacht (vgl. BVerwG, Hinweisbeschluss v. 25.4.2018 - 9 A 16.16 - DVBl 2018, 1426 = juris Rn. 86; U.v. 8.9.2016 - 3 A 5.15 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75 = juris Rn. 36; Storost, UPR 2015, 121/124 f.). Wieso die Erkenntnisse der Europäischen Umweltagentur sowie der WHO zu einer Verschiebung dieses Rahmens nötigten und hier zu einem Anspruch auf Einschreiten führten, ist demnach weder dargelegt noch ersichtlich.

23

c) Die Einwände gegen die Annahme des Verwaltungsgerichts, das Landratsamt habe den Anspruch des Klägers auf fehlerfreie Ermessensausübung in dem angegriffenen Bescheid erfüllt, greifen ebenfalls nicht durch. Bei einer Ermessensentscheidung prüft das Gericht gemäß § 114 Satz 1 VwGO nur, ob die gesetzlichen Grenzen des Ermessens überschritten sind oder von dem Ermessen in einer dem Zweck der Ermächtigung nicht entsprechenden Weise Gebrauch gemacht worden ist. Derartige Fehler sind hier weder vorgetragen noch ersichtlich.

24

aa) Das Verwaltungsgericht hat angenommen, das Landratsamt habe die Betroffenheit des Klägers durch den Verkehrslärm im Ergebnis zutreffend ermittelt und in die Abwägungsentscheidung eingestellt. Es habe insbesondere erkannt, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV als Orientierungshilfe dienen könnten und teilweise deutlich überschritten seien. Es habe ferner berücksichtigt, dass die Werte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ebenfalls als Orientierung herangezogen werden könnten und gerade noch nicht überschritten, aber immerhin teilweise gerade erreicht seien. Aus der Begründung des Bescheids ergebe sich hinreichend, dass sich die Behörde der Bedeutung bewusst gewesen sei, die der ermittelten Lärmbelastung am klägerischen Anwesen beizumessen sei. Sie erkenne auch an, dass Anwohner ein berechtigtes Interesse daran hätten, von übermäßigem Lärm verschont zu bleiben. Dem klägerischen Bedürfnis, eine Reduzierung der Verkehrslärmbelastung zu erwirken, habe das Landratsamt verschiedene Handlungsmöglichkeiten gegenübergestellt und die Auswirkungen dieser Maßnahmen mit dem klägerischen Anliegen umfassend abgewogen. Dabei sei es jeweils mit ausreichend stichhaltigen Gründen zum Ergebnis gekommen, dass eintretende Nachteile etwa für die verkehrliche Situation oder für Dritte gewichtiger seien als das klägerische Interesse an einer Reduktion des Verkehrslärms an seinem Anwesen. In Bezug auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h habe das Landratsamt insbesondere den Umfang einer lärmphysikalisch daraus reduziert resultierenden Reduzierung des Verkehrslärms gewürdigt und diesen als zu gering angesehen, als dass er es rechtfertigen würde, die verkehrlichen Auswirkungen auf die Bundesstraße B ... im fraglichen Bereich mit ihrer überörtlichen Bedeutung sowie der Bedeutung für den erheblichen Ziel- und Quellverkehr, etwa für die ansässigen Gewerbebetriebe, zurücktreten zu lassen. Die R ... Straße in M ... sei Teilabschnitt einer Bundesstraße, welche integraler Bestandteil des Bundesfernstraßennetzes und zugleich Ortsdurchfahrt sei. Sie sei nach der Linienführung und ihrem Ausbauzustand ausreichend leistungsfähig, um den weiträumigen wie den innerörtlichen Verkehr zu bündeln und dadurch die Wohngebiete zu entlasten. Diese besondere Verkehrsfunktion stehe vorliegend aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde einer Geschwindigkeitsbeschränkung entgegen, weil die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs in nicht hinnehmbarer Weise beeinträchtigt würde bzw. im Hinblick auf eintretende Änderungen von Verkehrsströmen beachtliche Lärm- und Abgasbeeinträchtigungen von Anliegern anderer Straßen zur Folge haben könne. Verkehrsteilnehmer hätten durch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung finanzielle sowie zeitliche Einbußen zu erwarten, da der Verkehr aufgrund der Beschränkung nicht zügig abgewickelt werden könnte. Außerdem leide das Interesse der Verkehrsteilnehmer an einem kraftstoffsparenden Vorankommen. Die Gefahr weiterer Rückstauungen im betroffenen Bereich der R ... Straße habe auch für deren Anlieger wiederum mehr Lärm und Abgase durch Beschleunigen und Bremsen zur Folge.

25

Der Kläger meint, diese Ausführungen seien „ohne konkreten Bezug zum klägerischen Grundstück, mehr als unsubstantiiert und in der Sache selbst auch nicht nachvollziehbar.“ Das Verwaltungsgericht habe sich nicht die Mühe gemacht, darzustellen bzw. durch die Behörde darstellen zu lassen, was es konkret bedeuten würde, wenn eine Geschwindigkeit von zulässigen 50 km/h auf 30 km/h beschränkt würde, insbesondere wo die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt würde und welche Anlieger an anderen Straßen mit zusätzlichen Lärm- und Abgasbeeinträchtigungen rechnen müssten. Vielmehr stehe fest, dass zugunsten des Klägers eine Verringerung um 3 dB(A) die Folge wäre. Dass eine Reduzierung des Lärmpegels zu diesem Umfang nicht relevant wäre, sei nicht nachvollziehbar, da eine Verringerung um 3 dB(A) immerhin eine Halbierung des Lärms bedeute.

26

Aus diesem Vorbringen ergibt sich kein Ermessensfehler, den das Verwaltungsgericht beanstanden musste. Warum die auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der R ... Straße bezogenen Ermessenserwägungen und die damit korrespondierende Prüfung des Verwaltungsgerichts keinen Bezug zum an dieser Straße gelegenen klägerischen Grundstück haben sollen, ist nicht nachvollziehbar. Soweit der Antrag auf Zulassung der Berufung ohne nähere Erläuterung fehlende Substantiierung rügt, setzt er sich nicht in gebotener Weise mit der angegriffenen Entscheidung auseinander und wird bereits den Anforderungen aus dem Darlegungsgebot nicht gerecht.

27

Wenn das Landratsamt der Leichtigkeit des Verkehrs einen hohen Stellenwert eingeräumt und auf das Interesse an einem zügigen Vorankommen sowie auf die Leistungsfähigkeit der Straße verweist, begegnet das angesichts der Verkehrsfunktion der Bundesstraße keinen Bedenken. Bundesstraßen sind Teil eines zusammenhängenden Verkehrsnetzes und zur Nutzung durch den überörtlichen Verkehr bestimmt (vgl. § 1 Abs. 1, Abs. 2 FStrG). Sie sind auf eine möglichst ungehinderte, zügige Abwicklung des Fernverkehrs angelegt und sichern die Freizügigkeit des Verkehrs (Steiner, DAR 1994, 341/346). Sie bündeln den weiträumigen und den innerörtlichen Verkehr und entlasten gleichzeitig die Wohngebiete (Nr. 3.3 Buchst. a Lärmschutz-Richtlinien-StV). Zwar schließen weder diese Verkehrsfunktion noch der Umstand, dass die beklagte Lärmbelastung durch die funktionsgerechte Nutzung der Straße ausgelöst wird, eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h von vornherein aus (vgl. VGH BW, U.v. 17.7.2018 - 10 S 2449/17 - NVwZ-RR 2019, 21 = juris Rn. 33, 35; OVG NW, B.v. 1.6.2005 - 8 A 2350/04 - UPR 2006, 307 = juris Rn. 71; SächsOVG, U.v. 19.3.2020 - 1 A 655/17 - juris Rn. 36 ff.; HessVGH, U.v. 19.2.2014 - 2 A 1465/13 - juris Rn. 26; OVG SH, U.v. 9.11.2017 - 2 LB 22/13 - juris Rn. 126). Gleichwohl durfte das Landratsamt der Verkehrsfunktion ein hohes Gewicht beimessen und befindet sich insoweit in Einklang mit Nr. 3.3 Buchst. a der Lärmschutz-Lichtlinien-StV. Danach steht einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und weiteren Hauptverkehrsstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften in der Regel deren besondere Verkehrsfunktion entgegen. Sofern der Kläger die Ausführungen des Verwaltungsgerichts bemängelt, die auf eine mögliche Verlagerung der Verkehrsströme und damit verbundene Lärm- und Abgasbeeinträchtigungen von Anliegern anderer Straßen zielen, kommt es darauf bereits nicht an. Der Bescheid selbst stellt allein auf die Gefahr derartiger Belastungen für die Anwohner der R ... Straße durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung ab.

28

Es ist auch weder schlüssig dargelegt noch ersichtlich, dass das Landratsamt dem Interesse des Klägers an einer Verminderung der Lärmbelastung zu geringes Gewicht beigemessen hätte. Wenn der Antrag auf Zulassung der Berufung es für nicht nachvollziehbar hält, dass eine Reduzierung des Lärmpegels um 3 dB(A) „irrelevant“ wäre, geht dies ins Leere. Dies nimmt der Bescheid nicht an. Vielmehr stellt er darauf ab, dass eine Verminderung um 3 dB(A) „gerade mal wahrnehmbar“ sei und keine spürbare Verbesserung der Lärmsituation zur Folge habe. Warum darin eine unvertretbare Fehlgewichtung des klägerischen Interesses liegen sollte, zeigt der Antrag auf Zulassung der Berufung nicht auf. Abgesehen davon ist zwar davon auszugehen, dass die Hörbarkeitsschwelle durch eine Pegeländerung von etwa 2 dB(A) markiert wird und auch Veränderungen von weniger als 3 dB(A) relevant sein können, insbesondere bei hoher Lärmbelastung bzw. einer solchen im grundrechtsrelevanten Bereich (vgl. BVerwG, B.v. 19.8.2003 - 4 BN 51.03 - BauR 2004, 1132 = juris Rn. 7; U.v. 19.12.2017 - 7 A 7.17 u.a. - juris Rn. 43; U.v. 13.3.2008 - 3 C 18.07 - BVerwGE 130, 383 = juris Rn. 34; Kuschnerus, Der sachgerechte Bebauungsplan, 4. Aufl. 2010, Rn. 437).

Dies steht der Einschätzung, dass Veränderungen der Geräuschsituation von weniger als 3 dB(A) nach allgemeinen Erkenntnissen der Akustik vom menschlichen Ohr noch nicht oder kaum wahrgenommen werden können, auf die auch das Bundesverwaltungsgericht verweist (vgl. BVerwG, U.v. 19.12.2017 - 7 A 7.17 u.a. - juris Rn. 43; U.v. 13.3.2008, a.a.O. Rn. 34), jedoch nicht entgegen. Die damit in Einklang stehende Erwägung des Landratsamts ist daher nicht zu beanstanden. Wenn der Antrag auf Zulassung der Berufung auf eine mögliche „Halbierung des Lärms“ bzw. des Lärmpegels verweist und diesen Umstand nicht ausreichend berücksichtigt sieht, geht er bereits von unzutreffenden Voraussetzungen aus. Eine Differenz von 3 dB(A) entspricht zwar etwa einer Halbierung oder Verdoppelung der Verkehrsstärke und bedeutet eine Verdoppelung bzw. Halbierung der Schallenergie, nicht jedoch des Pegelwerts. Als Verdoppelung bzw. Halbierung der Lautheit empfindet der Mensch erst Veränderungen von etwa 8 bis 10 dB(A) (vgl. Kuschnerus, a.a.O.; OVG NW, B.v. 29.2.2016 - 10 B 134/16.NE - juris Rn. 14; BVerwG, U.v. 13.3.2008, a.a.O. Rn. 34; Nr. 7 des Anhangs zu den Lärmschutz-Richtlinien-StV). Darüber hinaus ist bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h regelmäßig mit einer Lärminderung von 3 dB(A) zu rechnen (vgl. Suslin/Zilsdorf, NZV 2020, 407/410). Damit ist nicht ersichtlich, weshalb das Landratsamt diesem Umstand hier besondere Bedeutung hätte beimessen sollen.

29

bb) Hinsichtlich der Möglichkeit eines Verkehrsverbots oder von verkehrslenkenden Maßnahmen hat das Verwaltungsgericht ausgeführt, das Landratsamt habe diese erwogen. Insoweit gibt das Urteil die wesentlichen Erwägungen des Bescheids zu einem Verkehrsverbot zusammenfassend wieder und kommt zu dem Ergebnis, diese Gesichtspunkte seien als einschlägig sowie beachtlich anzuerkennen und hätten mit dem ihnen beigemessenen Gewicht in die Abwägung eingestellt werden dürfen.

30

Wenn der Antrag auf Zulassung der Berufung insoweit einen Bezug zu einer konkreten Örtlichkeit, einem Ortsteil sowie zu den Umleitungsstrecken vermisst, übersieht er, dass die Kontrolle des Verwaltungsgerichts naturgemäß an die Ermessenserwägungen im Bescheid anknüpft. Dort sind die geprüften Alternativstrecken wiedergegeben, die sich so auch öffentlich zugänglichen Straßenkarten, etwa des Bayerischen Straßeninformationssystems, entnehmen lassen. Daraus ergibt sich auch ohne Weiteres, dass die in Betracht kommenden Umleitungsstrecken - wie vom Landratsamt ausgeführt - mit weiten Umwegen verbunden sind und über welche Ortschaften diese führen. Ergänzende Angaben, u.a. zu den Einwohnerzahlen, finden sich in der Klageerwiderung des Landratsamts vom 26. Oktober 2018, die das Verwaltungsgericht in nicht zu beanstandender Weise zur Erläuterung berücksichtigt. Mit diesen konkreten Erwägungen des Landratsamts setzt der Antrag auf Zulassung der Berufung sich nicht auseinander; diese sind aber auch in der Sache nicht zu beanstanden. Wenn der Kläger Zweifel an der Annahme in den Raum stellt, dass mit Umwegen von 15 respektive 25 Kilometern ein höherer Kraftstoffverbrauch und Ausstoß von Schadstoffen sowie Feinstaub verbunden ist, ist auch dies unsubstantiiert und liegt dieses Ergebnis zugleich auf der Hand.

31

cc) Soweit das Verwaltungsgericht Ermessensfehler hinsichtlich der Ablehnung einer Änderung der Lichtzeichenregelung verneint hat, hält ihm der Kläger entgegen, die Ausführungen dazu, dass eine „grüne Welle“ auf der R ... Straße praktisch unmöglich sei, seien nicht durch entsprechende Tatsachenfeststellungen belegt, es sei keine Überprüfung erfolgt und nicht nachvollziehbar, von welcher derzeitigen Lichtzeichenregelung das Verwaltungsgericht ausgehe.

32

Diese Einwände greifen nicht durch. Ernstliche Zweifel an der Richtigkeit einer Entscheidung können zwar auch aus einer unzureichenden Ermittlung und Feststellung des entscheidungserheblichen Sachverhalts resultieren (vgl. Kopp/Schenke, VwGO, 27. Aufl. 2021, § 124 Rn. 7b m.w.N.). Werden die ernstlichen Zweifel mit einer Verletzung der Sachaufklärungspflicht begründet, gelten allerdings die Grundsätze für die Darlegung eines Verfahrensmangels (vgl. Happ in Eyermann, VwGO, 15. Aufl. 2019, § 124a Rn. 67; Rusidile in Schoch/Schneider, VwGO, Stand Juli 2021, § 124 Rn. 26g). Hiernach kann eine Verletzung der Aufklärungspflicht nur dann mit Erfolg gerügt werden, wenn dargelegt wird, dass bereits im Verfahren vor dem Erstgericht, insbesondere in der mündlichen Verhandlung, auf die Vornahme der Sachverhaltsaufklärung, deren Unterbleiben nunmehr gerügt wird, hingewirkt worden ist oder aufgrund welcher Anhaltspunkte sich dem Gericht die bezeichneten Ermittlungen auch ohne ein solches Hinwirken hätten aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, B.v. 3.3.2021 - 2 B 39.21 - juris Rn. 15 f. m.w.N.). Die

Aufklärungsrüge ist kein Mittel, um Versäumnisse eines anwaltlich vertretenen Beteiligten in der ersten Instanz zu kompensieren, vor allem wenn er es unterlassen hat, einen Beweisantrag zu stellen (vgl. BVerwG, B.v. 13.12.2021 - 2 B 1.21 - juris Rn. 21; Happ in Eyermann, VwGO, § 124a Rn. 75).

33

Hier hat der anwaltlich vertretene Kläger in der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht auf die nunmehr vermisste Sachaufklärung nicht hingewirkt. Die Rüge könnte deshalb nur dann Erfolg haben, wenn sich dem Verwaltungsgericht die Aufklärung nach Maßgabe seiner Rechtsauffassung hätte aufdrängen müssen. Dies wird in dem Antrag auf Zulassung der Berufung jedoch nicht dargelegt. Dass die tatsächlichen Annahmen zu den bestehenden Lichtzeichenanlagen in dem Bescheid falsch wären, trägt der Kläger im Übrigen auch im Zulassungsantrag nicht substantiiert vor. Wenn es dort heißt, selbst wenn derzeit nur ein Kreuzungsbereich mit einer Lichtzeichenanlage vorliegen würde, sei es nicht so, dass „nicht weitere Kreuzungsbereiche der Lichtzeichenanlage geregelt werden“ könnten, erschließt sich dies angesichts der Funktionsweise einer „grünen Welle“ nicht. Diese beruht, wie im Bescheid ausgeführt, auf der Abstimmung benachbarter Lichtzeichenanlagen (Ampelanlagen), so dass bei einer bestimmten Geschwindigkeit mehrere Kreuzungen hintereinander ohne Halt passiert werden können. Dass bei einer einzigen Schaltphase keine „grüne Welle“ eingerichtet werden kann, ist, wie der Beklagte zutreffend anmerkt, evident.

34

dd) Wenn der Antrag auf Zulassung der Berufung bemängelt, im Rahmen einer Gesamtabwägung hätten auch die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf die Abgasbelastung berücksichtigt werden müssen, erschließt sich die Kritik schon insoweit nicht, als der Klägervertreter ausweislich der Niederschrift in der mündlichen Verhandlung erklärt hat, in Bezug auf die Abgasbelastung werde kein Problem mehr gesehen. Abgesehen davon ist das Ermessen der Behörde, Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen zu treffen, nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 i.V.m. Abs. 9 Satz 3 StVO nur eröffnet, wenn - auf der Tatbestandsseite - eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung des Schutzgutes erheblich übersteigt. Davon kann im Hinblick auf den Schutz der Wohnbevölkerung vor Abgasen nur ausgegangen werden, wenn die Grenzwerte der 39. BImSchV überschritten werden (vgl. OVG NW, U.v. 9.10.2012 - 8 A 652/09 - juris Rn. 45 ff., 79 ff.). Diese Voraussetzung haben das Landratsamt sowie das Verwaltungsgericht hier unter Verweis auf die Berechnung des Landesamts für Umwelt nachvollziehbar verneint. Im Übrigen hat das Landratsamt das Interesse an einer Verminderung der Abgasbelastung ersichtlich in seine abschließende Gesamtabwägung mit einbezogen.

35

ee) Der Kläger wendet ein, weder die Behörde noch das Verwaltungsgericht hätten berücksichtigt, dass vor allem nachts vielfach schneller - tatsächlich mit 60 km/h - gefahren werde als zulässig, die auf der B ... eingesetzten Ackerschlepper noch lauter als 40-Tonner-Lkw seien und die Straßenoberfläche vor seinem Anwesen in einem schlechten Zustand sei. Insoweit liege jedenfalls ein Ermessensfehler vor. Wäre dieser Vortrag berücksichtigt worden hätte sich ergeben, dass „jedenfalls eine Überschreitung der Orientierungs- bzw. Grenzwerte vorliegen würde“.

36

Mit diesem Vortrag legt der Antrag auf Zulassung der Berufung die in Anspruch genommenen Besonderheiten bereits in tatsächlicher Hinsicht nicht substantiiert dar.

37

Abgesehen davon vermag das Vorbringen aber auch materiell-rechtlich keine ernstlichen Zweifel an der angegriffenen Entscheidung zu begründen. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV, deren (höhere) Richtwerte insoweit in Rede stehen, verweisen in Nr. 2.2 zur Berechnung des Beurteilungspegels auf die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 (RLS-90). Danach wird die Stärke der Schallemission u.a. aus der Verkehrsstärke, dem Lkw-Anteil, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Art der Straßenoberfläche berechnet (Nr. 4 der RLS-90; vgl. auch BVerwG, B.v. 4.9.2003 - 4 B 76.03 - BauR2004, 1917 = juris Rn. 2). Die RLS-90 stellen somit eine Rechenkonvention dar, die mit Vereinfachungen und Pauschalierungen arbeitet (vgl. OVG NW, U.v. 21.1.2003 - 8 A 4230/01 - VerkMitt 2003, Nr. 66 = juris Rn. 30). Diese sind zulässig, es sei denn, dass die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur völlig unzulänglich abbildet. Eine einzelfallbezogene Modifikation der Berechnungsverfahren hingegen ist in den RLS-90 nicht vorgesehen, wäre methodisch problematisch und würde dem Anliegen, für

Rechtssicherheit und Gleichbehandlung bei der Beurteilung von Verkehrsimmissionen zu sorgen, zuwiderlaufen (vgl. BVerwG, U.v. 9.6.2010 - 9 A 20.08 - NVwZ 2011, 177 = juris Rn. 102 f., 106).

38

Für unterschiedliche Straßenoberflächen sehen die RLS-90 zwar eine Korrektur vor (Nr. 4.4.1.1.3), allerdings nicht für einen „schlechten Zustand“ der Straßenoberfläche, wie der Kläger ihn geltend macht. Vergleichbares gilt für den Einsatz von Ackerschleppern, die der Kläger als besonders laut empfindet. Die RLS-90 unterscheiden insoweit allein zwischen Lkw und Pkw.

39

Weiterhin knüpft die Berechnung, wie bereits erwähnt, an die zulässige Höchstgeschwindigkeit an. Im Planungsrecht ist anerkannt, dass diesem Berechnungsmodus nicht entgegengehalten werden kann, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen häufig nicht eingehalten werden (vgl. BVerwG, U.v. 4.9.2003, a.a.O. Rn. 2). Diese Erwägungen gelten gleichermaßen bei der Ermittlung der Lärmbelastung zur Prüfung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen. Andernfalls würde die Behörde sich in Widerspruch zu ihren eigenen Geschwindigkeitsanordnungen setzen und müsste folgerichtig auch eine niedrigere als die gebotene Höchstgeschwindigkeit anordnen, damit die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten zu einer erträglichen Lärmbelastung führen (vgl. OVG NW, U.v. 21.1.2003, a.a.O. Rn. 47 ff.). Etwaigen Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist daher im Rahmen der Verkehrsüberwachung zu begegnen.

40

Folglich können die vorgetragenen einzelfallbezogenen Besonderheiten hier weder bei der Berechnung der Beurteilungspegel berücksichtigt werden noch handelt es sich um Gesichtspunkte, die im Rahmen der Ermessensausübung bedacht werden mussten.

41

ff) Soweit sich der Kläger auf den Beschluss des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 20. Oktober 2020 (5 S 1819/20 - juris) beruft, ergeben sich daraus ebenfalls keine ernstlichen Zweifel. Diese Entscheidung hat eine Baugenehmigung zum Gegenstand, stellt maßgeblich auf das Gebot der Rücksichtnahme sowie die im vorliegenden Fall nicht anwendbare Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (TA Lärm) ab und weist auch sonst keinen relevanten Bezug zu der hier inmitten stehenden Fallgestaltung auf. Wenn die Klagepartei in diesem Zusammenhang in den Raum stellt, dass das Landratsamt keine Maßnahmen zur Lärminderung in Betracht gezogen habe, geht dies angesichts des Bescheids offenkundig fehl.

42

2. Die Rechtssache weist auch keine besonderen tatsächlichen oder rechtlichen Schwierigkeiten (§ 124 Abs. 2 Nr. 2 VwGO) auf.

43

a) Der Antrag auf Zulassung der Berufung sieht besondere tatsächliche Schwierigkeiten darin, dass „weder tatsächlich die Lärmbelastung am klägerischen Grundstück überhaupt jemals durch die Behörde festgestellt wurde, darüber hinaus die Ergebnisse der Lärmberechnung des Staatlichen Bauamts Landshut vom 24. Juli 2017 von den im Urteil, S. 4 zu Grunde gelegten Werten“ abwichen. Mit E-Mail vom 28. Mai 2018 des Staatlichen Bauamts sei „erstmalig, klägerseits substantiiert bestritten und in Zweifel gestellt“ worden, dass sich „im Vergleich der Verkehrszählung 2010 zum Ansatz der Verkehrsmengen-Zahlen 2015 eine niedrigere Verkehrsbelastung ermittelt und damit ein bis 2 dB(A) niedrigerer Beurteilungspegel gegenüber der Berechnung aus dem Jahr 2017“.

44

Besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten weist eine Rechtssache auf, wenn die Beantwortung der für die Entscheidung erheblichen Fragen in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht voraussichtlich das durchschnittliche Maß nicht unerheblich überschreitende Schwierigkeiten bereitet, sich also wegen seiner Komplexität und abstrakten Fehleranfälligkeit aus der Mehrzahl der verwaltungsgerichtlichen Verfahren heraushebt (vgl. BayVGh, B.v. 23.3.2015 - 15 ZB 13.2246 - juris Rn. 36; B.v. 9.2.2021 - 11 ZB 20.2980 - juris Rn. 14; Rudisile in Schoch/Schneider, VwGO, § 124 Rn. 28 m.w.N.). Die Darlegung besonderer tatsächlicher oder rechtlicher Schwierigkeiten erfordert daher grundsätzlich, dass geltend gemachten Schwierigkeiten in fallbezogener Auseinandersetzung mit der

Entscheidung des Verwaltungsgerichts benannt werden. Zudem ist zu erläutern, dass und aus welchen Gründen sie sich qualitativ von einem Rechtsstreit durchschnittlicher Schwierigkeit abheben (Kuhlmann in Wysk, VwGO, 3. Aufl. 2020, § 124a Rn. 49; Happ in Eyermann, VwGO, § 124a Rn. 68 f.). Davon ausgehend verfehlt der Antrag, der besondere Schwierigkeiten allein behauptet und keine Ergebnisoffenheit aufzeigt, bereits den rechtlichen Maßstab des § 124 Abs. 2 Nr. 2 VwGO und die damit korrespondierenden Darlegungsanforderungen. Gleiches gilt, sofern man darauf abstellen wollte, ob die Angriffe des Klägers begründeten Anlass zu Zweifeln an der Richtigkeit der erstinstanzlichen Entscheidung geben, die sich nicht ohne Weiteres im Zulassungsverfahren klären lassen, sondern die Durchführung eines Berufungsverfahrens erfordern (vgl. dazu Seibert in Sodan/Ziekow, VwGO, § 124 Rn. 106, 108, § 124a Rn. 209 f.; Kuhlmann in Wysk, VwGO, § 124 Rn. 29 f., § 124a Rn. 49).

45

Doch auch soweit das Vorbringen der Sache nach auf ernstliche Zweifel an der Entscheidung i.S.d. § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO zielt, greift es nicht durch. Wenn der Kläger vermisst, dass „tatsächlich die Lärmbelastung am klägerischen Grundstück überhaupt jemals durch die Behörde festgestellt wurde“, erschließt sich das mit Blick auf die eingeholte Berechnung des Ingenieurbüros H. nicht. Sollte der Einwand auf das Fehlen einer Messung zielen, ist er aus den unter 1. genannten Gründen unberechtigt. Der Verweis des Klägers auf Unterschiede zwischen den Lärmberechnungen aus den Jahren 2017 und 2018 vermag, wie unter 1. ausgeführt, gleichfalls keine ernstlichen Zweifel zu begründen. Ergänzend ist anzumerken, dass weder das Landratsamt noch das Verwaltungsgericht entscheidungstragend auf die Lärmberechnung aus dem Jahr 2017 abgestellt haben und der Einwand, die in der Mail vom 24. April 2017 genannten Pegel stimmten mit den auf S. 4 des angegriffenen Urteils genannten Pegeln nicht überein, inhaltlich nicht zutrifft (vgl. Behördenakte Bl. 73). Ebenso wenig erschließt das Vorbringen, dass „mit E-Mail vom 28. Mai 2018 des Staatlichen Bauamts erstmals, klägerseits substantiiert bestritten und in Zweifel gestellt“ wurde, dass sich „im Vergleich der Verkehrszählung 2010 zum Ansatz der Verkehrsmengen-Zahlen 2015 eine niedrigere Verkehrsbelastung ermittelt und damit ein bis 2 dB(A) niedrigerer Beurteilungspegel gegenüber der Berechnung aus dem Jahr 2017“. Sollte dieser Vortrag gegen die Ergebnisse der Verkehrszählung 2015 sowie die Richtigkeit der darauf aufbauenden Lärmberechnung gerichtet sein, ist er, wie bereits erwähnt, unsubstantiiert und vermag diese nicht in Frage zu stellen.

46

b) Der Kläger meint, die Rechtssache weise besondere rechtliche Schwierigkeiten auf, weil sich die obergerichtlich nicht geklärte Frage stelle, ob eine Ermessensreduzierung auf Null gegeben sei, wenn der Beurteilungspegel die Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV erreiche, aber nicht überschreite. Damit sind keine besonderen rechtlichen Schwierigkeiten dargetan. In der Rechtsprechung ist, wie oben ausgeführt, geklärt, dass sich das Ermessen auf Null reduzieren kann, aber nicht zwangsläufig muss, wenn die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten werden (vgl. BVerwG, U.v. 4.6.1986 - U.v. 4.6.1986 - 7 C 76.84 - BVerwGE 74, 234 = juris Rn. 14 f.; BayVGh, B.v. 21.3.2012 - 11 B 10.1657 - juris Rn. 30; OVG NW, B.v. 28.3.2018 - 8 A 1247/16 - juris Rn. 32; OVG Berlin-Bbg, B.v. 8.8.2019 - OVG 1 N 104.17 - ZfSch 19, 654 = juris Rn. 11; SächsOVG, U.v. 19.3.2020 - 1 A 655/17 - juris Rn. 36).

47

c) Der Antrag auf Zulassung der Berufung erkennt eine besondere tatsächliche Schwierigkeit, „weil dann, wenn mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h statt auf 50 km/h eine Lärmreduzierung um 3 dB(A) erreicht werden kann, mithin eine Halbierung des Lärms, sich hieraus, auch in rechtlicher Hinsicht, eine Ermessensreduzierung auf Null ergeben“ könne und müsse. Dieser Vortrag verfehlt den Maßstab des § 124 Abs. 2 Nr. 2 VwGO, vermag nach den Ausführungen unter 1. aber auch keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit der Entscheidung zu begründen.

48

d) Schließlich sieht der Antrag auf Zulassung der Berufung besondere tatsächliche Schwierigkeiten deshalb, weil „die Frage der tatsächlichen Auswirkungen von verkehrlenkenden Maßnahmen („Umleitung“) bzw. von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h oder die Möglichkeit geänderter Lichtzeichenregelungen vom Verwaltungsgericht pauschal mit allgemeinen Erwägungen lediglich erörtert worden“ seien, aber die „konkrete örtliche Situation in tatsächlicher Hinsicht nicht festgestellt worden“ sei. Dies sei aber unerlässlich für eine ordnungsgemäße Ermessensausübung. Auch dieser Vortrag zeigt weder besondere tatsächliche Schwierigkeiten auf noch kann er nach den Ausführungen unter 1. ernstliche Zweifel an der Richtigkeit der Entscheidung begründen.

49

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.

50

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

51

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