VGH München, Beschluss v. 19.04.2022 – 11 ZB 21.1079

Titel:

Anspruch auf verkehrsregelnde Maßnahmen wegen Lärmbelastung

Normenketten:

VwGO § 86 Abs. 1, § 124 Abs. 2 Nr. 1, Nr. 2, Nr. 3, § 124a Abs. 4 S. 4, Abs. 5 S. 2
StVO § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3, Abs. 9 S. 3
BayVwVfG Art. 10, Art. 24 Abs. 1 S. 2
16. BImSchV § 2 Abs. 1
ZPO § 412 Abs. 1
StPO § 244 Abs. 4 S. 2
BayStrWG § 46 Nr. 2

Leitsätze:

1. Zur Bestimmung der für § 45 Abs. 9 S. 3 StVO maßgeblichen Zumutbarkeitsgrenze kann auf die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 16. BImschV als Orientierungshilfe zurückgegriffen werden. (Rn. 11) (redaktioneller Leitsatz)
2. Der Verkehrslärm, der von den Anliegern einer Bundesfernstraße (einschließlich Ortsdurchfahrt) oder auch einer Landstraße (Staatsstraße) bzw. einer Kreisstraße wegen ihrer der Widmung entsprechenden Verkehrsbedeutung ertragen werden muss, ist den Anliegern einer Ortserschließungsstraße nicht ohne Weiteres in gleicher Weise zumutbar. (Rn. 12) (redaktioneller Leitsatz)
3. Der Straßenverkehrsbehörde ist eine – ggf. zulasten der Straßenverkehrsteilnehmer ausfallende – Ermessensentscheidung grundsätzlich verwehrt, solange die Lärmbelastung die Zumutbarkeitsschwelle nicht überschreitet und damit von keiner Gefahrenlage iSd § 45 Abs. 9 S. 3 StVO auszugehen ist. (Rn. 49) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Verkehrsrechtliche Anordnung, Ortstraße innerhalb einer Tempo-30-Zone, Antrag auf Vornahme weiterer straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms (Einbahnstraßenregelung, Lkw-Durchfahrtsverbot, Kennzeichnung eines verkehrsberuhigten Bereichs), Unzumutbare Lärmbelastung (verneint), Tragfähigkeit einer hilfsweisen Ermessensentscheidung (bejaht), Maßgeblicher Zeitpunkt für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage (offengelassen), Verpflichtung zur Aktualisierung der Gutachten während des Gerichtsverfahrens (verneint), Verkehrsbeschränkung, Anspruch auf verkehrsrechtliche Anordnung, Lämrbelastung, besondere örtliche Gefahrenlage, Orientierungswert, Sachverständigengutachten, Beweiserhebung, maßgeblicher Zeitpunkt, Ermessensentscheidung, Aufklärungspflicht

Vorinstanz:

VG Ansbach, Urteil vom 19.02.2021 – 10 K 18.1150

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 (weitere) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms an einer Ort straße.

2

Der Kläger ist Miteigentümer und Bewohner eines Einfamilienhauses in der R. straße, einer Orts straße im C.er Ortsteil W., die seit 2004 Teil einer Tempo-30-Zone ist. Die R. straße zweigt im Norden des Ortsteils von der B. straße ab und mündet im Osten von W. in die F. Straße, die Teil der Kreisstraße FÜ 19 ist. Das klägerische Grundstück liegt nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplans; die Beteiligten gehen übereinstimmend von einem faktischen reinen Wohngebiet aus.

3
Der Kläger macht seit längerem gegenüber dem Beklagten geltend, der Verkehrslärm an der R. straße habe aufgrund der Ausweisung von Baugebieten sowie der Erweiterung eines Gewerbegebiets im nördlich gelegenen Ortsteil E. ein unzumutbares Maß erreicht und werde bei Umsetzung der Festsetzungen in den Bebauungsplänen „E.-Nord, 2. Bauabschnitt“ sowie „Kindertagesstätte W.“ weiter zunehmen. Im Rahmen der Verfahren zur Aufstellung dieser Bebauungspläne holte der Beklagte Gutachten zur Verkehrs- und Lärmbelastung u.a. der R. straße ein. Dazu gehören ein Verkehrsgutachten vom 13. Februar 2017 (im Folgenden: Verkehrsgutachten 2016) sowie eine schallimmissionsschutztechnische Untersuchung und Beurteilung der Verkehrsgeräuschimmissionen vom 2. Februar 2017 (im Folgenden: Lärmgutachten 2017). Das Lärmgutachten 2017 untersucht, aufbauend auf den Daten des Verkehrsgutachtens 2016, u.a. die Lärmbelastung am Anwesen des Klägers. Es kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für ein reines Wohngebiet - 59 dB(A) tags/49 dB(A) nachts - bei errechneten Beurteilungspegeln von 59 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts eingehalten werden. Ungesunde Wohnverhältnisse, die ab Beurteilungspegeln von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts anzunehmen seien, lägen nicht vor.

4
Mit Schreiben vom 12. Februar 2018 beantragte der Kläger bei dem Beklagten, straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms auf der R. straße zu ergreifen. Das Lärmgutachten 2017 sei mangelhaft; tatsächlich würden die Grenzwerte der 16. BImSchV bereits jetzt überschritten.

5
Mit Bescheid vom 17. Mai 2018 lehnte der Beklagte den Antrag ab. Grundsätzlich bestehe kein Anspruch auf den Erlass verkehrsrechtlicher Anordnungen, sondern habe die Straßenverkehrsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen zu entscheiden. Eine Orientierungshilfe ergebe sich aus den Lärmschutz-Richtlinien-StV. Die dort für reine und allgemeine Wohngebiete genannten Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts würden nach dem Lärmgutachten 2017 unterschritten. Weiterhin lägen dem Gutachten zufolge keine ungesunden Wohnverhältnisse vor. Der Beklagte habe die Notwendigkeit weiterer verkehrstechnischer Maßnahmen zusammen mit dem Landratsamt F. sowie der Polizei mehrfach geprüft. Betrachtet worden seien dabei eine Einbahnstraßenregelung, ein Durchfahrtsverbot für Lkw und die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs. Gegen eine Einbahnstraßenregelung sprächen die geringe Fahrbahnbreite und die geringen Querschnitte der von der R. straße abzweigenden Nebenstraßen, die dort fehlenden Ausweichmöglichkeiten sowie deren geringe Leistungsfähigkeit. Dem Lkw-Verkehr auf der Kreisstraße FÜ 19 werde an der östlichen Einmündung in die R. straße mit dem Zeichen 422 nach Anlage 3 zur StVO die Route weiter über die Kreisstraße nach E. empfohlen. Gegen die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs in der R. straße sprächen die Ausführungsbestimmungen der StVO. Die R. straße sei bereits in eine Tempo-30-Zone eingebunden. In Anbetracht und Abwägung der Gesamtumstände habe der Kläger keine ausreichenden Gründe vorgetragen, damit der Beklagte weitere Maßnahmen in der R. straße ergreifen müsse. Eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter übersteige, sei nicht erkennbar.

6
Die dagegen erhobene Versagungsgegenklage wies das Verwaltungsgericht Ansbach mit Urteil vom 19. Februar 2021 ab. Der Kläger habe weder Anspruch darauf, dass der Beklagte eine Einbahnstraßenregelung, ein Durchfahrtsverbot für Lkw oder die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches in der R. straße anordne, noch einen Anspruch auf erneute Bescheidung seines Antrags. Die Lärmbelastung an dem Anwesen des Klägers überschreite im maßgeblichen Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung nicht die Grenze der Zumutbarkeit, für deren Bestimmung auf die Grenzwerte der 16. BImSchV als Orientierungswerte zurückgegriffen werden könne, so dass das Ermessen des Beklagten bereits nicht eröffnet sei. Das Lärmgutachten 2017 und das zugrundeliegende Verkehrsgutachten 2016, nach denen sich Beurteilungspegel von 59 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts ergäben und die Orientierungswerte der 16. BImSchV eingehalten worden seien, träfen zwar keine Aussage für den

maßgeblichen Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung, sondern nur für das Jahr 2016. Im gerichtlichen Verfahren habe der Beklagte jedoch mit der Vorlage eines Verkehrsgutachtens vom 20. November 2019 (im Folgenden: Verkehrsgutachten 2019) sowie einer im Zuge des Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplans „E. Nord, 2. Bauabschnitt“ erstellten schallimmissionsschutztechnischen Untersuchung der Verkehrsgeräuschimmissionen im Umfeld des Planungsgebiets vom 4. Dezember 2019 (im Folgenden: Lärmgutachten 2019) aktuellere Verkehrs- und Lärmdaten eingeführt. Für den Prognose-Nullfall 2030, d.h. die Situation im Jahr 2030, die sich voraussichtlich ohne die Umsetzung der Planungen ergeben werde, werde am Grundstück des Klägers ein Beurteilungspegel von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts errechnet. Dabei seien die Gutachter von einer Zunahme des Straßenverkehrs um 11,6% zwischen 2019 und 2030 bzw. einer jährlichen Zunahme von 1% ausgegangen. Der von der Behörde beauftragte Lärmgutachter habe in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar erläutert, dass die Lärmbelastung 2020 jedenfalls nicht höher sein könne als 2030. Diese Beurteilung gelte auch für den Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung. Die im Behördenverfahren eingeholten Gutachten seien verwertbar und durch den Kläger nicht erschüttert worden. Der im Nachgang zur mündlichen Verhandlung vom 11. März 2020, in dem die Beteiligten auf weitere mündliche Verhandlung verzichtet haben, schriftlich gestellte Antrag auf Einholung eines weiteren Sachverständigengutachtens sei daher - wie vorab mit Beschluss vom 11. Februar 2021 beschieden - abzulehnen gewesen. Doch selbst wenn im maßgeblichen Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung der Verkehr am klägerischen Anwesen stärker als prognostiziert zugenommen haben oder mit Blick auf die vom Kläger beanstandete Reduzierung des Lkw-Anteils nachts an der R. straße West von 1,1% im Jahr 2019 auf 0,0% im Jahr 2030 ein geringfügiger Rechenfehler vorliegen sollte, führe die Klage nicht zum Erfolg. Im Ergebnis bestünden auch dann keine Bedenken gegen den Bescheid, weil der Beklagte weitere lärmreduzierende Maßnahmen ermessensfehlerfrei abgelehnt habe. Im schlechtesten Fall und unter Berücksichtigung eines Lkw-Anteils von 1% nachts liege die Lärmbelastung am Anwesen des Klägers bei 60 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts. Der Beklagte habe seine Ermessenserwägungen im gerichtlichen Verfahren zulässigerweise ergänzt. Er habe die Interessen des Klägers zutreffend erfasst, berücksichtigt, dass bereits in der Vergangenheit eine Reihe von Maßnahmen zum Schutz der Anwohner vor Verkehrslärm getroffen worden seien und weitere Maßnahmen aus nachvollziehbaren Erwägungen abgelehnt.

7
Mit seinem Antrag auf Zulassung der Berufung, dem der Beklagte entgegentritt, macht der Kläger ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils, besondere tatsächliche und rechtliche Schwierigkeiten sowie einen Verfahrensmangel geltend.

8
Wegen des weiteren Sach- und Streitstands wird auf die Gerichtsakten beider Instanzen und die vorgelegten Behördenakten Bezug genommen.

II.

9
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).

10
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). Solche sind anzunehmen, wenn der Rechtsmittelführer einen tragenden Rechtssatz oder eine 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; B.v. 18.6.2019 - 1 BvR 587/17 - BVerfGE 151, 173 = juris Rn. 32 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).

11
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 der hier in Rede

stehenden, über die bestehende Anordnung einer Tempo-30-Zone hinausgehenden Beschränkungen des fließenden Verkehrs 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. 25.3.2015 - 11 ZB 14.2366 - juris Rn. 10). 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).

12
Abzustellen ist bei der Ermessensentscheidung, sofern die tatbestandlichen Voraussetzungen hierfür erfüllt sind, 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 Kreisstraße wegen ihrer der Widmung entsprechenden Verkehrsbedeutung ertragen werden muss, den Anliegern einer Ortserschließungsstraße 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.). 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).

13
b) Davon ausgehend stellt der Antrag auf Zulassung der Berufung die Annahme des Verwaltungsgerichts, der Kläger habe weder Anspruch auf Vornahme konkreter verkehrsbeschränkender Maßnahmen aufgrund einer Ermessensreduzierung auf Null noch auf erneute Bescheidung seines Antrags, nicht ernstlich in Zweifel.

14
aa) Das Verwaltungsgericht hat angenommen, die Lärmbelastung am Anwesen des Klägers übersteige - zu dem als maßgeblich anzusehenden Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung - bereits nicht die Grenze der Zumutbarkeit, und sich dabei auf die vom Beklagten vorgelegten Verkehrs- und Lärmgutachten gestützt, nach denen die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden (UA S. 19 ff.).

15
Die dagegen gerichteten Einwände zielen der Sache nach darauf, das Verwaltungsgericht hätte die vom Beklagten eingeholten Gutachten nicht verwerten dürfen, sondern weitere Gutachten zur Verkehrs- und Lärmbelastung einholen müssen. Damit macht der Antrag auf Zulassung der Berufung im Kern nicht nur eine dem sachlichen Recht zuzuordnende fehlerhafte Sachverhalts- und Beweiswürdigung geltend (vgl. dazu Happ in Eyermann, VwGO, 15. Aufl. 2019, § 124 Rn. 19; Kautz in Fehling/Kastner/Störmer, VerwR, 5. Aufl. 2021, § 124 VwGO Rn. 70), sondern eine unzureichende Ermittlung und Feststellung des entscheidungserheblichen Sachverhalts. Dieser Ansatz erscheint dem Senat auch sachgerecht, da die Klage nur Erfolg haben könnte, wenn sich eine unzumutbare Lärmbelastung feststellen ließe, was zwingend ein neues Gutachten voraussetzen würde.

16
Insoweit gilt, dass ernstliche Zweifel an der Richtigkeit einer Entscheidung zwar auch aus einer unzureichenden Ermittlung und Feststellung des entscheidungserheblichen Sachverhalts resultieren können (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, § 124a Rn. 67) und ist eine Zulassung nach § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO nur möglich, wenn auch eine entsprechende Verfahrensrüge zum Erfolg führen würde (Rusidile in Schoch/Schneider, VwGO, Stand Juli 2021, § 124 Rn. 26g; HessVGH, B.v. 1.11.2012 - 7 A 1256/11.Z - NVwZ-RR 2013, 417 = juris Rn. 9; VGH BW, B.v. 17.2.2009 - 10 S 3156/08 - juris Rn. 5). Hier hat das Verwaltungsgericht den im Nachgang zum Verzicht auf weitere mündliche Verhandlung gestellten, auf die Einholung eines Sachverständigengutachtens gerichteten Beweisantrag mit Beschluss vom 11. Februar 2021 abgelehnt. Die Verletzung der Aufklärungspflicht könnte daher nur dann mit Erfolg gerügt werden, wenn dargelegt wird, dass die Ablehnung der beantragten Beweiserhebung im Prozessrecht keine Stütze findet (vgl. Schübel-Pfister in Eyermann, VwGO, § 86 Rn. 64; BVerfG, B.v. 26.6.2002 - 1 BvR 670/91 - BVerfGE 105, 279 = juris Rn. 99; BVerwG, U.v. 11.2.2014 - 8 C 49.12 - ZOV 2014, 109 = juris Rn. 26).

17
Das Verwaltungsgericht hat die Ablehnung des Antrags, ein Sachverständigengutachten zum Beweis der Tatsache einzuholen, dass am Wohnhaus des Klägers sowohl die schalltechnischen Orientierungswerte nach der DIN 18005-1, Beiblatt 1 für ein (faktisches) WR-Gebiet als auch die zu berücksichtigenden Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV überschritten werden, mit der Begründung abgelehnt, durch die früheren Gutachten, insbesondere das Verkehrsgutachten 2019 und das Lärmgutachten 2019, werde bereits das Gegenteil der behaupteten Tatsachen bewiesen. Die Voraussetzungen für die Notwendigkeit der Einholung eines weiteren Sachverständigengutachtens lägen nicht vor. Insbesondere habe der Kläger die vorliegenden Gutachten nicht substantiiert in Zweifel gezogen. Diese Gutachten seien nachvollziehbar, in sich schlüssig und - soweit erkennbar - nach dem Stand von Wissenschaft und Technik erstellt. Es sei nichts dafür ersichtlich, warum nunmehr eine erneute Begutachtung erforderlich sein sollte.

18
Liegen bereits Gutachten zu einer entscheidungserheblichen Tatsache vor, steht es nach § 98 VwGO, § 412 Abs. 1 ZPO im Ermessen des Tatsachengerichts, ob es zusätzliche Sachverständigengutachten einholt. Dabei kann es sich ohne Verstoß gegen seine Aufklärungspflicht auf Gutachten oder gutachterliche Stellungnahmen stützen, die eine Behörde im Verwaltungsverfahren eingeholt hat. Gleiches gilt für gutachterliche Stellungnahmen, die erst während eines gerichtlichen Verfahrens von einer beteiligten Behörde eingeholt und als Parteivortrag in das Verfahren eingeführt werden (vgl. BVerwG, B.v. 26.6.2020 - 7 BN 3.19 - NJW 2020, 1093 = juris Rn. 5 f. m.w.N.). Weiterhin ist anerkannt, dass die Gerichte auch Sachverständigengutachten verwerten dürfen, die in einem anderen gerichtlichen Verfahren eingeholt wurden (vgl. BVerwG, a.a.O.; B.v. 15.6.2020 - 2 B 30.19 - NVwZ-RR 2020, 1082 = juris Rn. 24 ff.).

19

Nach § 412 ZPO kann das Gericht eine weitere Begutachtung anordnen, wenn es die vorliegenden Auskünfte oder Gutachten für ungenügend erachtet (§ 412 Abs. 1 ZPO); einer erneuten Begutachtung bedarf es jedenfalls dann nicht, wenn das Gegenteil der erneut behaupteten Tatsache bereits erwiesen ist (§ 244 Abs. 4 Satz 2 StPO). Ein Verfahrensmangel liegt nur dann vor, wenn sich die Einholung eines weiteren Gutachtens wegen fehlender Eignung der vorliegenden Gutachten hätte aufdrängen müssen. Gutachten und fachtechnische Stellungnahmen sind insbesondere dann ungeeignet, wenn sie grobe, offen erkennbare Mängel oder unlösbare Widersprüche aufweisen, wenn sie von unzutreffenden tatsächlichen Voraussetzungen ausgehen, wenn Anlass zu Zweifeln an der Sachkunde oder der Unparteilichkeit des Gutachters besteht, ein anderer Sachverständiger über neue oder überlegenere Forschungsmittel oder größere Erfahrung verfügt oder wenn das Beweisergebnis durch substantiierten Vortrag eines der Beteiligten oder durch eigene Überlegungen des Gerichts ernsthaft erschüttert wird (vgl. BVerwG, B.v. 3.2.2010 - 7 B 35.09 - juris Rn. 12; B.v. 27.3.2013 - 10 B 34.12 - NVwZ-RR 2013, 620 = juris Rdn. 4). Diese Voraussetzungen sind hier weder dargelegt noch ersichtlich.

20
(1) Mit Blick auf die Verkehrserhebung als Grundlage der Lärmberechnung hat das Verwaltungsgericht ausgeführt, Befragungen zu Ziel- und Quellverkehr seien nicht notwendig gewesen, da es allein auf die Verkehrslärmbelastung am klägerischen Anwesen ankomme (UA S. 28). Eine Verkehrserhebung über mehrere Wochen sei nicht wirtschaftlich und auch nicht erforderlich. Die hier vorgenommene Verkehrszählung über 24 Stunden mit anschließender Ermittlung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) im Wege der Hochrechnung entspreche der allgemein üblichen Vorgehensweise. Dazu verwies das Verwaltungsgericht auf eine Stellungnahme der G. GmbH, die die Erhebungen durchgeführt hat, sowie die Angaben des Verkehrsgutachters in der mündlichen Verhandlung, der das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) sowie das „Verfahren Dr. Bosserhoff“ herangezogen habe (UA S. 28 f.). Eine Verkehrszählung mittels Radartechnik sei hier nicht umsetzbar gewesen (UA S. 25). Die G. GmbH habe in ihrer Stellungnahme ausgeführt, dass beim Einsatz von Radargeräten im Hinblick auf die Fahrzeugklassifizierung und die Wahl des Erhebungsstandorts systembedingt Einschränkungen bestünden. Im Übrigen sei nicht ersichtlich, dass eine Verkehrszählung mittels Radar zu einem anderen Ergebnis als die vorgenommene Videozählung geführt hätte.

21
Der Antrag auf Zulassung der Berufung wendet dagegen ein, die gegebene Verkehrsbelastung lasse sich nur durch eine Zählung der Verkehrsmengen mittels Radartechnik über mehrere repräsentative Wochen und durch Befragungen zu den Ziel- und Quellverkehren ermitteln. Bei der Verkehrszählung mittels Videotechnik liege es im Ermessen der auswertenden Person, welcher Kategorie das jeweilige Fahrzeug zuzuordnen sei. Nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 (RLS-90) zählten zu den Lkw Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t und damit auch eine bestimmte Kategorie Lieferwagen. Die Querschnittszählung mit Radartechnik liefere insoweit zuverlässigere Daten, schließe eine fehlerhafte Zuordnung aus und sei eine sehr preiswerte bzw. günstigere Methode.

22
Dieser Vortrag vermag die vom Beklagten eingeholten Gutachten nicht zu erschüttern. Dabei ist zu Grunde zu legen, dass das Verwaltungsverfahren einfach, zweckmäßig und zügig durchzuführen ist (Art. 10 BayVwVfG). Die Behörde bestimmt Art und Umfang der Ermittlungen (Art. 24 Abs. 1 Satz 2 BayVwfVG), die sich wiederum nach den Erfordernissen des Einzelfalls richten. Die Ermittlungsmaßnahmen müssen unter Berücksichtigung der Belastung für die Betroffenen, der Bedeutung des jeweiligen öffentlichen Interesses und des Gebotes, unnötige Kosten zu vermeiden, angemessen sein (vgl. Kallerhoff/Fellenberg in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Aufl. 2018, § 24 Rn. 26). Für die gerichtliche Kontrolle gilt, dass das Vorgehen der vom Beklagten beauftragten Sachverständigen in Ermangelung bindender Vorgaben durch Regelwerke allein daraufhin zu überprüfen ist, ob es methodisch unzulänglich oder gar ungeeignet ist, das Verkehrsaufkommen zutreffend zu erfassen (vgl. dazu BVerwG, U.v. 12.8.2009 - 9 A 64.07 - BVerwGE 134, 308 = juris Rn. 96, 104; BayVGH, B.v. 7.7.2021 - 11 ZB 19.749 = juris Rn. 27). Derartige Fehler sind hier weder dargelegt noch ersichtlich. Insoweit genügt es nicht, wenn der Antrag auf Zulassung der Berufung die methodische Unzulänglichkeit des Vorgehens der behördlichen Gutachter entgegen der näher begründeten Auffassung des Verwaltungsgerichts behauptet. Vielmehr hätte er durch Benennung konkreter Erkenntnisquellen und bestimmter fachlicher Standards zumindest eine gewisse Wahrscheinlichkeit dafür darlegen müssen, dass die eingeholten Gutachten mangelhaft sind, so dass es zur Klärung der sich

insoweit stellenden Fragen eines Berufungsverfahrens bedarf. Daran fehlt es hier. Soweit der Antrag auf Zulassung der Berufung ergänzend pauschal auf die Stellungnahmen des Privatgutachters G. verweist, wird dies dem Darlegungsgebot des § 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO nicht gerecht. Dieses verlangt eine substantiierte Auseinandersetzung mit der angegriffenen Entscheidung, durch die der Streitstoff durchdrungen und aufbereitet wird (vgl. Seibert in Sodan/Ziekow, VwGO, 5. Aufl. 2018, § 124a Rn. 194, 198; BayVGH, B.v. 24.7.2020 - 11 ZB 20.304 - juris Rn. 15 m.w.N.). Abgesehen davon benennen auch die Stellungnahmen des Sachverständigen G. vom 16. April 2020 sowie 21. Oktober 2020 keine konkreten fachlichen Standards, denen die behördlichen Verkehrsgutachten nicht gerecht werden. Ergänzend ist anzumerken, dass nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015, in Großstädten in aller Regel die Zählung (mit anschließender Hochrechnung) an einem Tag ausreicht, während für Kleinstädte und sehr gering belastete Straßen mit Blick auf zufallsbedingte Schwankungen der Verkehrsstärke Zählungen an mehreren Tagen zwar empfohlen werden („sollten“), aber nicht zwingend vorgesehen sind (HBS, Ausgabe 2015, Teil S Stadtstraßen, S. S2-8). Da somit bereits kein Verstoß gegen die Standards der Verkehrserhebung ersichtlich ist, die nach dem HBS für den - in der Regel mit weitreichenden, irreversiblen Folgen verbundenen - Neubau sowie Um- und Ausbau von Straßen anerkannt sind, kann dahinstehen, inwieweit diese für die Ermittlung der Lärmbelastung für Zwecke der Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zur Reduzierung der Lärmbelastung ohne Weiteres Geltung beanspruchen. Im Übrigen hat das Verwaltungsgericht darauf abgestellt, eine Verkehrszählung mittels Radartechnik sei hier u.a. aufgrund der Erhebungsstandorte nicht umsetzbar. Auch damit setzt sich der Antrag auf Zulassung der Berufung nicht substantiiert auseinander.

23
(2) Wenn der Kläger beiläufig rügt, die Verkehrsgutachten enthielten keinerlei Angaben zu den Eingabeparametern für die schalltechnischen Berechnungen, verfehlt dies die Anforderungen des Darlegungsgebots. In der angegriffenen Entscheidung heißt es zu dem Verkehrsgutachten 2016 und dem Lärmgutachten 2017, soweit der Kläger meine, dass der Lkw-Anteil tagsüber und nachts in Prozent nicht ermittelt worden sei, sei dies unzutreffend. Dies ergebe sich aus der Anlage 10 zum Verkehrsgutachten 2016 sowie aus der Anlage 2 zum Lärmgutachten 2017 (UA S. 24). Weiter heißt es, wohl mit Blick auf das Verkehrsgutachten 2019 sowie das Lärmgutachten 2019, soweit der Gutachter G. bemängele, dass die Verkehrsuntersuchungen nicht die für die schalltechnischen Untersuchungen notwendigen Eingabeparameter nenne und die Angabe der Parameter der durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge, der maßgeblichen stündlichen Verkehrsmenge während der Tages- und Nachtzeit und des Lkw-Anteils während der Tages- und Nachtzeit verlange, könne ein Erhebungsmangel nicht nachvollzogen werden. Das Verkehrsgutachten weise die DTV unter Auflistung des Lkw-Anteils, getrennt nach Tages- und Nachtzeit aus; die weiteren Eingangsdaten ließen sich Anlage 2 des Lärmgutachtens 2019 entnehmen (UA S. 30). Damit setzt sich der Antrag auf Zulassung der Berufung nicht auseinander. Im Übrigen lassen sich die Ausführungen des Verwaltungsgerichts anhand der vorliegenden Gutachten ohne Weiteres nachvollziehen.

24
(3) Der Kläger hält dem Verwaltungsgericht entgegen, es habe den Einwendungen des Privatsachverständigen G. gegen die Ermittlung der prozentualen Lkw-Anteile keine größere Bedeutung beigemessen. Dieser Einwand zielt wohl auf die in der Stellungnahme vom 16. April 2020 geäußerte Auffassung, der Lkw-Anteil, der im Verkehrsgutachten 2019 ursprünglich noch 1,1% ausgemacht habe, sei in der Prognose für das Jahr 2030 mit 0,0% angegeben worden, worin ein maßgeblicher Fehler liege.

25
In dem angegriffenen Urteil heißt es dazu, soweit der Gutachter G. ausführe, dass insbesondere durch die Lkw-Anteile von 0,0% nachts wohl zu geringe Geräuschbelastungen prognostiziert würden, sei darauf zu verweisen, dass der behördliche Sachverständige C. nachvollziehbar dargelegt habe, dass der Lkw-Anteil der Gesamtverkehrsmenge durch den höheren Pkw-Anteil abnehme und es sich bei dem geringeren Lkw-Anteil insofern um einen rein mathematischen Zusammenhang handle. Doch selbst wenn von einem Rechenfehler auszugehen sei, bewege sich dieser in einem geringen, gegen Null tendierenden Bereich, der nur zu einer geringfügigen Erhöhung des Immissionswerts führen würde. Dass deshalb der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV nachts zum Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung überschritten werde, sei nicht ersichtlich. Denn der Berücksichtigung eines geringen Lkw-Anteils stehe gegenüber, dass der Prognose-Nullfall 2030 von einer Verkehrszunahme von 11,6% im Zeitraum von 2019 bis 2030, mithin

einer jährlichen Steigerung von 1% ausgehe, die für den maßgeblichen Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung zum großen Teil herauszurechnen wäre (UA S. 30 f., 27 f.).

26
Damit setzt sich der Antrag auf Zulassung der Berufung bereits nicht substantiiert auseinander. Ergänzend ist anzumerken, dass die gerügte Reduzierung des Lkw-Anteils von 1,1% im Jahr 2019 auf 0,0% für den Prognoseplanfall 2030 den Abschnitt „R. straße West“ betrifft. Das Anwesen des Klägers liegt jedoch ersichtlich im Abschnitt „R. straße Ost“. Deswegen erschließt sich jedenfalls nicht ohne Weiteres, dass der gerügte Mangel Auswirkung auf die Berechnung des Lärms am Anwesen des Klägers haben könnte.

27
(4) Soweit der Kläger Widersprüche zwischen dem Verkehrsgutachten 2016 und dem Verkehrsgutachten 2019 rügt, sind diese für den Senat anhand des Antrags auf Zulassung der Berufung in Ermangelung hinreichend konkreter Bezugnahmen auf die vorgelegten Gutachten (vgl. dazu Seibert in Sodan/Ziekow, § 124a Rn. 198), aber auch bei deren eigenständiger Durchsicht nicht nachvollziehbar. Dass in dem Verkehrsgutachten 2016 für die R. straße Ost eine durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTVw) von 2.733 und eine DTV von 2.546 errechnet wurde, findet sich dort so wieder (S. 5 f.) und entspricht ersichtlich einer gängigen Umrechnung von DTV und DTVw (vgl. dazu BVerwG, U.v. 10.10.2012 - 9 A 19.11 - NVwZ 2013, 649 = juris Rn. 26). Der Einwand, die in der R. straße am 20. November 2018 mit Videotechnik und anschließender Auszählung festgestellte DTVw von 2.833 Kfz/24 h sei durch eine Hochrechnung nach dem HBS auf eine DTV von 2.529 Kfz/24 h reduziert worden, erschließt sich anhand des Verkehrsgutachtens 2019 hingegen nicht. Eine DTVw kann der Senat weder diesem selbst noch den Anlagen dazu entnehmen. Für die R. straße Ost wird in Anlage 3 eine DTV 2019 von 2.474, eine DTV 2030 von 2.761 und eine „DTV 2030 + Zunahme“ von 3.077 ausgewiesen.

28
(5) Wenn der Antrag auf Zulassung der Berufung - ersichtlich erstmalig - einwirft, im Verkehrsgutachten 2016 sei für die R. straße eine zusätzliche Verkehrsbelastung von 550 Kfz/24 h aus der Bebauung der bisher unbebauten Grundstücke errechnet, im Verkehrsgutachten 2019 hingegen nur noch eine Zunahme der DTV um 316 Kfz/24 h prognostiziert worden, setzt er sich nicht näher mit der eingehenden Darstellung dazu im Verkehrsgutachten 2019 auseinander und zeigt keinen konkreten, für die Lärmberechnung möglicherweise erheblichen Fehler auf. Auch wenn diese Prognosen miteinander unvereinbar sein sollten, ist damit nicht gesagt, dass entweder das Lärmgutachten 2017 oder das Lärmgutachten 2019 unverwertbar wären. Denn die prognostizierte zukünftige Verkehrsstärke hat keine Rolle für die im Lärmgutachten 2017 für das Jahr 2016 errechneten Beurteilungspegel gespielt, sondern allein für die Berechnung der Beurteilungspegel für den Prognose-Nullfall 2030 im Lärmgutachten 2019, aus dem das Verwaltungsgericht die Beurteilungspegel im Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung abgeleitet hat.

29
(6) Der Kläger meint, das Verwaltungsgericht habe die von ihm anhand eines im Internet abrufbaren dB-Rechners erstellte „vereinfachte Ermittlung der Verkehrsgesamtbelastung nach RLS-90“ unzutreffend gewürdigt.

30
Das angegriffene Urteil hat angenommen, die Berechnung des Klägers, nach der sich Beurteilungspegel von 66 dB(A) tags und 55,4 dB(A) nachts ergäben, sei nicht geeignet, die Ergebnisse der vom Beklagten eingeholten Gutachten in Zweifel zu ziehen. Der behördliche Lärmschutzgutachter S. habe nachvollziehbar ausgeführt, das von ihm gewählte Verfahren sei genauer. Er habe die sich nach der RLS-90 ergebenden Werte mit einer zertifizierten Spezialsoftware errechnet. Der vom Kläger verwendete, im Internet abrufbare dB-Rechner stelle hingegen lediglich ein Schätzverfahren dar. Der Kläger komme zu einem höheren Ergebnis, da er die DTV zugrunde gelegt habe, die das Verkehrsgutachten 2016 für die Zeit nach Fertigstellung und Vollbetrieb des neuen Baugebiets errechnet habe. Maßgeblich sei jedoch nicht die künftige, sondern die aktuelle Lärmbelastung. Zu überhöhten Lärmwerten komme der Kläger auch, weil er zu Unrecht einen Zuschlag für eine lichtzeichengeregelte Kreuzung vorgenommen habe. Zu der Vorstellung des Klägers, Zuschläge wegen der Schallreflexionen aufgrund der doppelseitigen Bebauung und der topographischen Gegebenheiten vorzunehmen, habe der Gutachter überzeugend ausgeführt, die RLS-90 sehe derartige Zuschläge nicht vor.

31

Der Kläger wendet dagegen ein, die auf der Grundlage der Lärmfibel erstellte Verkehrslärmberechnung könne eine Berechnung durch einen Fachgutachter mit entsprechender Software sicherlich nicht gänzlich ersetzen. Gleichwohl ergäben sich daraus Anhaltspunkte dafür, in welcher Größenordnung sich die Steigerung und die zu erwartende Verkehrslärmgesamtbelastung bewegen werde. Danach spräche alles dafür, dass u.a. die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten würden. Der in der Berechnung des Klägers angesetzte Zuschlag, der durch die Art der Bebauung und den „Stop-and-go-Verkehr“ wegen der ausschließlich auf der Gehsteigseite parkenden Fahrzeuge bedingt sei, sei in der vorgelegten Ermittlung plausibel und nachvollziehbar begründet worden. Selbst wenn die Ursache für das Anfahren der Fahrzeuge keine Verkehrsampel sei, sei eine zusätzliche Lärmbelastung bei auf die Durchfahrt des Gegenverkehrs wartenden Fahrzeugen zweifelsfrei in gleicher Weise gegeben.

32
Dieses Vorbringen vermag keine ernstlichen Zweifel an der angegriffenen Entscheidung zu rechtfertigen. Dass die Berechnung anhand des dB-Rechners, der vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg im Internet (www.staedtebauliche-laermfibel.de) bereitgestellt wird, eine gutachterliche Berechnung nicht ersetzt, sondern nur Anhaltspunkte zu geben vermag, ist evident, wird dort ausdrücklich erklärt und im Ansatz auch vom Kläger so gesehen. Ein Anhalt für eine Überschreitung der Orientierungswerte der 16. BImSchV und für die Fehlerhaftigkeit der Lärmschutzgutachten ergibt sich entgegen der Ansicht des Klägers auch nicht daraus, dass er anhand des genannten dB-Rechners sehr hohe Beurteilungspegel ermittelt hat. Mit der Begründung des Verwaltungsgerichts, warum diese Beurteilungspegel nicht in Einklang mit der RLS-90 stehen, setzt sich der Antrag auf Zulassung der Berufung nicht substantiiert auseinander. Abgesehen davon liegt auf der Hand, dass die Erwägungen des Verwaltungsgerichts, denen zufolge es auf die aktuelle, nicht auf die prognostizierte Verkehrsbelastung ankommt und in den RLS-90 nicht vorgesehene Zuschläge nicht berücksichtigt werden können, richtig sind. Nach den RLS-90 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 - BauR 2004, 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).

33
(7) Unter dem Gesichtspunkt der Zweifel an einem tragenden Rechtssatz der angefochtenen Entscheidung meint der Kläger, das Verwaltungsgericht hätte sich auch deshalb nicht auf die vom Beklagten eingeholten Gutachten stützen dürfen, weil der Rechtssatz, wonach die Verwaltungsgerichte gutachterliche Stellungnahmen verwerten dürfen, die von der Behörde im Verwaltungsverfahren oder während des gerichtlichen Verfahrens eingeholt wurden, hier nicht übertragbar sei. Die maßgeblichen Gutachten seien nicht für das streitgegenständliche Verwaltungsverfahren erstellt worden, sondern im Zuge des Bebauungsplanverfahrens. Die Gutachter seien nicht damit beauftragt gewesen, die konkrete Lärmbelastung an dem Anwesen des Klägers zu untersuchen, was eine objektive Zählung der Verkehrsmengen bzw. der Ziel- und Quellverkehre über mehrere repräsentative Wochen vorausgesetzt hätte. Nach der Stellungnahme des Privatsachverständigen G. seien die Verkehrsgutachten 2016 und 2019 mangelhaft, so dass sich dem Verwaltungsgericht die Einholung eines weiteren Gutachtens hätte aufdrängen müssen.

34
Dieser Vortrag, der im Grunde die vorgenannten Einwände wiederholt, stellt die oben dargestellten rechtlichen Maßstäbe, denen zufolge die Einholung eines weiteren Sachverständigengutachtens im Ermessen des Gerichts steht (§ 98 VwGO i.V.m. § 412 ZPO), im Grundsatz nicht in Frage, sondern wendet sich gegen ihre Handhabung durch das Verwaltungsgericht im vorliegenden Fall. Soweit der Antrag auf Zulassung der Berufung meint, die Gutachten hätten nicht das Ziel gehabt, die konkrete Lärmbelastung am Anwesen des Klägers zu ermitteln, trifft das nicht zu. Im Rahmen der Verkehrsbegutachtung wurden die Zählstellen so gewählt, dass sie die Verkehrsbelastung vor dem Anwesen des Klägers erfassen. Die

Lärmgutachten 2017 und 2019 betrachten den in Rede stehenden Bereich bzw. nennen das Anwesen des Klägers sogar als Immissionsort und verhalten sich ausdrücklich dazu, ob die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV dort eingehalten werden. Folglich greift der sinngemäße Einwand, den im Rahmen der Verfahren zur Aufstellung von Bebauungsplänen erstellten Gutachten lasse sich die Lärmbelastung am klägerischen Anwesen nicht entnehmen, nicht durch. Die übrigen Bedenken, die der Kläger in diesem Zusammenhang in Bezug nimmt, decken sich mit den vorstehenden Angriffen und führen aus den genannten Gründen nicht zum Erfolg.

35
bb) Lediglich ergänzend und ohne dass es darauf noch entscheidend ankäme, weist der Senat darauf hin, dass auch aus den folgenden Gründen keine Zweifel an der Richtigkeit des Ergebnisses des erstinstanzlichen Urteils bestehen, soweit es die Überschreitung der Orientierungswerte der 16. BImSchV verneint hat:

36
Ob, wie das Verwaltungsgericht meint, bei Verpflichtungsklagen wegen verkehrsrechtlicher Anordnungen die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung bzw. der gerichtlichen Entscheidung in der letzten Tatsacheninstanz oder im Zeitpunkt der letzten Behördenentscheidung maßgeblich ist, ist obergerichtlich unterschiedlich beurteilt worden. Im Allgemeinen nimmt die Rechtsprechung an, dass auf den Zeitpunkt der letzten Behördenentscheidung abzustellen ist, wenn der Kläger eine ermessensfehlerfreie Entscheidung beansprucht. Anderes gilt, wenn das Ermessen - was vorliegend fernliegt (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) - auf Null reduziert ist (vgl. Riese in Schoch/Schneider, VwGO, § 113 Rn. 268; BVerwG, U.v. 13.11.1981 - 1 C 69.78 - NJW 1982, 1413 = juris Rn. 24 f.; BayVGH, B.v. 2.8.2010 - 22 CS 10.1572 - GewArch 2010, 412 = juris Rn. 16; U.v. 16.3.1990 - 23 B 89.02322 - NVwZ 1991, 396 = juris Rn. 33; VGH BW, B.v. 30.9.1993 - 14 S 1946/93 - NVwZ-RR 1994, 363 = juris Rn. 3; U.v. 26.11.1990 - 1 S 1907/90 - VBlBW 1991, 308 = juris Rn. 21 f.; kritisch dazu Wolf in Sodan/Ziekow, VwGO, § 113 Rn. 112 ff.). Davon ausgehend ist in der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg der Zeitpunkt der letzten Verwaltungsentscheidung als maßgeblich für die Beurteilung des Begehrens, eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung zu erlassen, gesehen worden. Gegenstand der Kontrolle seien die Ermessenserwägungen, die der Beklagte für die Ablehnung bis zum Abschluss des Verwaltungsverfahrens angestellt habe (VGH BW, U.v. 16.5.1997 - 5 S 1842/95 - NVwZ-RR 1998, 682 = juris Rn. 28). Das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen hingegen hat den Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung der letzten Tatsacheninstanz für maßgeblich erachtet und zur Begründung darauf verwiesen, Rechtsschutzziel sei in erster Linie nicht die Aufhebung des angefochtenen Verwaltungsakts, sondern das - in die Zukunft gerichtete - Neubescheidungsbegehren (OVG NW, U.v. 2.12.1997 - 25 A 4997/96 - NVwZ-RR 1998, 627 = juris Rn. 8 ff.; in diesem Sinne auch Schübel-Pfister in Eyermann, VwGO, § 113 Rn. 80; vgl. zur Anfechtungsklage vgl. auch BVerwG, U.v. 23.9.2010 - 3 C 32.09 - DAR 2011, 39 = juris Rn. 17, 23).

37
Doch auch wenn hier auf den Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung bzw. der gerichtlichen Entscheidung abzustellen wäre, was der Senat dahinstehen lassen kann, bedeutete das nicht ohne Weiteres, dass der Beklagte gehalten wäre, seine Erkenntnisse während des anhängigen Gerichtsverfahrens fortlaufend zu aktualisieren. So heißt es etwa mit Blick auf Landstraßen (Kreisstraßen) im HBS, die Verkehrsentwicklung sei dort in der Regel so schwach, dass die Kennwerte der letzten Straßenverkehrszählung (SVZ) - die im Regelfall im Abstand von fünf Jahren stattfindet - zu Grunde gelegt werden könnten (HBS, Ausgabe 2015, Teil L Landstraßen, S. L2-11). Auch bei anderen Straßenarten drängt es sich auf, dass sich die Verkehrsbelastung nicht zwangsläufig binnen kurzer Zeit verändert und eine regelmäßige Verpflichtung der Behörde zur fortlaufenden Aktualisierung ihrer Gutachten während des gerichtlichen Verfahrens wenig zweckmäßig und wirtschaftlich wäre. Wenn die Behörde - wie hier - im Verwaltungsverfahren aktuelle Daten verwendet, könnte deren Fortschreibung während des Gerichtsverfahrens daher allenfalls dann angezeigt sein, wenn sie zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung bzw. der gerichtlichen Entscheidung in der letzten Tatsacheninstanz bereits sehr alt sind oder greifbare Anhaltspunkte für eine entscheidungserhebliche Änderung der Verkehrsbelastung bzw. Lärmsituation bestehen. Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor. Somit kommt es nicht darauf an, ob aus dem Verkehrsgutachten 2019 und dem Lärmgutachten 2019 - positiv - gefolgert werden kann, dass die

Orientierungswerte der 16. BImSchV aktuell eingehalten werden. Maßgeblich ist vielmehr allenfalls, ob sich daraus Anhaltspunkte dafür ergeben, dass das dem gegriffenen Bescheid zugrundeliegende Lärmgutachten 2016 inzwischen überholt ist. Das lässt sich aus den ausgeführten Gründen ohne Weiteres verneinen.

38
cc) Nach dem Vorstehenden hat das Verwaltungsgericht zutreffend angenommen, dass das Ermessen des Beklagten in Ermangelung einer unzumutbaren Lärmbelastung bereits nicht eröffnet ist und es auf die Tragfähigkeit der gleichwohl vorgenommenen Ermessensentscheidung nicht ankommt. Es hat seine Entscheidung jedoch - selbständig tragend - ergänzend auf die Begründung gestützt, selbst wenn von einer Überschreitung der Orientierungswerte der 16. BImSchV auszugehen wäre, bestünden im Ergebnis keine Bedenken an der Rechtmäßigkeit des streitgegenständlichen Bescheids, weil der Beklagte weitere lärmreduzierende Maßnahmen ermessensfehlerfrei abgelehnt habe (UA S. 32 ff.). Der Antrag auf Zulassung der Berufung könnte daher nur Erfolg haben, wenn auch insoweit ein Zulassungsgrund dargelegt wäre und vorläge (vgl. Happ in Eyermann, VwGO, § 124a Rn. 61, § 124 Rn. 12). Dies ist jedoch nicht der Fall. 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.

39
(1) Allgemein führt das Verwaltungsgericht zur Ermessensentscheidung aus, unter Zugrundelegung des Lärmgutachtens 2019 sei davon auszugehen, dass die Lärmbelastung beim klägerischen Anwesen im schlechtesten Fall tagsüber bei 60 dB(A) und nachts bei 49 dB(A) liege. Dies entspreche aber bereits den vom Gutachter errechneten Werten für den Prognose-Planfall 2030, d.h. für die vollständige Umsetzung des Bebauungsplans. Dann läge am Tag eine geringfügige Überschreitung um 1 dB(A) vor. Unter zusätzlicher Berücksichtigung eines geringfügig höheren Lkw-Anteils in der Nachtzeit gehe das Gericht darüber hinaus allenfalls von einer geringfügigen Überschreitung des Grenzwertes um weniger als 1 dB(A) in der Nacht aus. Dies folge aus der Aussage des Privatgutachters G., eine Erhöhung des Lkw-Anteils auf 1% bewirke nachts eine Pegelzunahme um bis zu 0,8 dB(A). Es sei jedoch von einem deutlich unter 1% liegenden, eher gegen Null gehenden Lkw-Anteil auszugehen, so dass auch nachts nur von einer geringfügigen Überschreitung des Immissionsgrenzwertes auszugehen sei (UA S. 33).

40
Weiter heißt es, nachdem der Beklagte im Bescheid vom 17. Mai 2018 erkannt habe, dass ihm Ermessen zustehe, habe er seine Ermessenserwägungen im verwaltungsgerichtlichen Verfahren ergänzen können. Er habe das Interesse des Klägers an seiner Wohnruhe in seine Ermessenserwägungen einbezogen und mit den übrigen privaten und öffentlichen Interessen, insbesondere den Belangen des Straßenverkehrs, abgewogen. Er habe berücksichtigt, dass bereits in der Vergangenheit eine Reihe von Maßnahmen zum Schutz der Anwohner vor Verkehrslärm getroffen worden seien, und weitere verkehrsrechtliche Maßnahmen aus nachvollziehbaren Erwägungen abgelehnt. Die R. straße sei seit dem Jahr 2004 Bestandteil einer Tempo-30-Zone, in der zur Verkehrsberuhigung die Vorfahrtsregelung „rechts vor links“ gelte. Außerdem trügen unterschiedliche Parkzonen zur Einschränkung des Verkehrsflusses bei. Dies führe auch dazu, dass die R. straße als Ausweichstrecke für den Durchgangsverkehr, insbesondere für größere Fahrzeuge, wenig attraktiv sei. Zudem werde der aus Richtung F.Z. kommende Schwerlastverkehr über 3,5 t mit dem Zeichen 422 der Anlage 3 zur StVO an der Einmündung der R. straße über die F. Straße nach E. zum dortigen Gewerbegebiet gewiesen (UA S. 34 f.).

41
Zu einem Durchfahrtsverbot für Lkw heißt es, diesem spreche der Beklagte in nicht zu beanstandender Weise die Geeignetheit ab. Der Lkw-Anteil in der R. straße stelle sich als untergeordnet dar, so dass eine nennenswerte Reduzierung des Verkehrslärms nicht zu erwarten sei. Eine spürbare Lärmminderung um 3 dB(A) sei nicht erreichbar. Dazu bedürfe es eines höheren Schwerverkehrsanteils von etwa 10%, der in der R. straße weder tags noch nachts vorliege. Dass der Beklagte sich zusätzlich auf die unzutreffende Erwägung gestützt habe, die Widmung der R. straße als Ortsstraße berechtige ihn nicht dazu, diese für den Lkw-Verkehr zu sperren, sei unerheblich, da sie sich ersichtlich nicht auf das Abwägungsergebnis ausgewirkt habe (UA S. 36).

42

Der Kläger wendet dagegen ein, das Landratsamt F. als für Anordnungen an der Kreisstraße zuständige Straßenverkehrsbehörde sei offenbar zu dem Ergebnis gekommen, dass die Voraussetzungen für die Aufnahme des Schwerlastverkehrs in der R. straße nicht gegeben seien, und habe daher an der Abzweigung der R. straße von der Kreisstraße das Zeichen 422 der Anlage 3 zur StVO („Vorwegweiser für bestimmte Verkehrsarten“) für Schwerlastverkehr über 3,5 t angebracht. Dieses erweise sich allerdings als wirkungslos, da die R. straße als Abkürzung in das Gewerbegebiet E. und somit als „Schleichweg“ bekannt sei. Abhilfe könne nur ein Durchfahrtsverbot für Lkw und vergleichbare Fahrzeuge schaffen.

43
Dieses Vorbringen setzt sich mit den Ausführungen des Verwaltungsgerichts, das ein Durchfahrtsverbot für Lkw angesichts des geringen Lkw-Anteils als ungeeignet zur spürbaren Reduzierung des Lärms angesehen hat (vgl. dazu auch BayVGH, B.v. 25.3.2015 - 11 ZB 14.2366 - juris Rn. 18), bereits nicht hinreichend substantiiert auseinander und zeigt keinen Ermessensfehler auf.

44
(2) Mit Blick auf die begehrte Einbahnstraßenregelung hat das Verwaltungsgericht angenommen, es sei nicht zu beanstanden, wenn der Beklagte ausführe, dass gegen eine Einbahnstraßenregelung mit Veränderung des Verkehrsflusses die geringe Fahrbahnbreite bzw. geringe Fahrbahnquerschnitte, fehlende Ausweichmöglichkeiten sowie eine geringe Leistungsfähigkeit der von der R. straße abzweigenden Nebenstraßen sprächen. Durch eine Einbahnstraßenregelung werde der Verkehr und der dadurch verursachte Lärm in andere Straßen verlagert, was den Mobilitätsinteressen anderer Verkehrsteilnehmer zuwiderlaufe. Insoweit habe der Beklagte in nicht zu beanstandender Weise eine Gesamtbilanz vorgenommen und in die Ermessenserwägungen die Frage einbezogen, ob die Verhältnisse nur um den Preis gebessert werden könnten, dass an anderer Stelle neue Unzulänglichkeiten auftreten und durch Änderungen von Verkehrsströmen noch gravierendere Lärmbeeinträchtigungen von Anliegern anderer Straßen drohten. Zudem sei berücksichtigt worden, ob durch die fehlenden Ausweichmöglichkeiten die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs an anderer Stelle beeinträchtigt werde (UA S. 35).

45
Dagegen wendet der Antrag auf Zulassung der Berufung ein, von einer Einbahnstraßenregelung bzw. einer „Freigabe für den Durchgangsverkehr nur in einer Fahrtrichtung“ wäre neben der R. straße nur die B. straße betroffen, die eigentliche Verbindungsstraße zwischen W. und E. und die für den Schwerverkehr ausgewiesene direkte Anbindung des Ortsteils E. an die Kreisstraße FÜ 19. Aus dem Verkehrsgutachten 2019 sei ersichtlich, dass der südliche, unterhalb der Einmündung der R. straße liegende Bereich der B. straße geringer belastet sei als die R. straße, so dass sich durch die geforderte Aufteilung des Verkehrs keine unzumutbaren Zusatzbelastungen an anderer Stelle ergäben.

46
Dieses Vorbringen vermag das angegriffene Urteil nicht ernstlich in Zweifel zu ziehen. Das Verwaltungsgericht hat seiner Entscheidung zu Grunde gelegt, dass der Kläger seine Klage bei wohlwollender Auslegung in Haupt- und Hilfsantrag dahingehend konkretisiert habe, dass sich sowohl die begehrte Verpflichtung des Beklagten als auch die hilfsweise beantragte erneute Bescheidung auf die Anordnung einer Einbahnstraßenregelung, eines Durchfahrtsverbots für Lkw und eines verkehrsberuhigten Bereichs als konkrete Maßnahmen bezögen (UA S. 15). Diese Annahme greift der Antrag auf Zulassung der Berufung nicht an. Damit war ein Anspruch auf „Freigabe für den Durchgangsverkehr nur in einer Fahrtrichtung“, der wohl auf die Anordnung eines einseitigen Verbots für Kraftwagen (Zeichen 251 der Anlage 2 zur StVO) mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“ (Zusatzzeichen 1020-30 des Katalogs der Verkehrszeichen) bzw. auf eine erneute Bescheidung eines dahingehenden Antrags zielt, bereits nicht Gegenstand des angegriffenen Urteils. Mit Blick auf die begehrte Einbahnstraßenregelung ist der klägerische Einwand, dass der Verkehr allein in die B. straße ausweichen würde, nicht schlüssig. Denn er berücksichtigt weder das Interesse der Anwohner der R. straße noch der Anwohner der Nebenstraßen (L.weg, E.weg, W.weg), die R. straße in beide Richtungen befahren zu können. Dass zumindest diese auf die Nebenstraßen ausweichen und diese zusätzlich belasten würden, liegt auf der Hand. Abgesehen davon macht der Kläger zwar im Ansatz nachvollziehbar geltend, die R. straße werde von zahlreichen Verkehrsteilnehmern als Abkürzung genutzt, und verweist dazu auf eine geringere Belastung der südlichen B. straße. Dass der Beklagte verpflichtet wäre, darauf hinzuwirken, dass der nicht auf Anlieger zurückzuführende Verkehr, wie vom Kläger erstrebt, in erster Linie die B. straße „als eigentliche Verbindungsstraße“ nutzt, erschließt sich anhand des Antrags auf Zulassung der Berufung allerdings nicht.

Die Straßenverkehrsbehörden haben zwar darauf hinzuwirken, dass vom Durchgangsverkehr in erster Linie die dafür gewidmeten überörtlichen Straßen und nicht die örtlichen Erschließungsstraßen reiner Wohngebiete benutzt werden (vgl. BVerwG, U.v. 4.6.1986 - 7 C 76.84 - BVerwGE 74, 234 - juris Rn. 13; BayVGH, U.v. 12.4.2016 - 11 B 15.2180 - juris Rn. 23). Soweit ersichtlich, sind jedoch sowohl die R. straße als auch die B. straße Ortstraßen i.S.d. Art. 46 Nr. 2 BayStrWG, die dem örtlichen Verkehr zu dienen bestimmt sind (vgl. dazu Schmid in Zeitler, Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, Stand März 2020, Art. 46 Rn. 9) und die in keinem hierarchischen Verhältnis zueinander stehen. Ferner hat der Beklagte zutreffend darauf hingewiesen, dass der R. straße in dem Bebauungsplan für das Baugebiet „erweiterte R. straße“ aus dem Jahr 1976 eine Funktion zur Entlastung des „durch die enge Ortschaft führenden Verkehrs in Richtung E.-Waldsiedlung“ zugedacht worden ist.

47
(3) Hinsichtlich der Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs heißt es in dem angegriffenen Urteil, der Beklagte lege ermessensfehlerfrei dar, dass die Voraussetzungen dafür nicht gegeben seien. Ein verkehrsberuhigter Bereich komme nur für einzelne Straßen oder Bereiche mit überwiegender Aufenthaltsfunktion und sehr geringem Verkehr in Betracht. Außerdem müssten diese Straßen und Bereiche durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiege und der Straßenverkehr eine untergeordnete Bedeutung habe. Die R. straße werde nach den vorliegenden Verkehrsgutachten nicht nur von einem sehr geringen Verkehr frequentiert. Zudem habe der Beklagte zutreffend in seine Erwägungen eingestellt, dass durch die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs Kosten entstünden (UA S. 35 f.).

48
Mit diesen - einleuchtenden (vgl. dazu auch die Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, zu den Zeichen 325.1 und 325.2; Geißler, DAR 1999, 345/347 f.) - Ausführungen setzt sich der Antrag auf Zulassung der Berufung nicht substantiiert auseinander, wenn er lediglich einwirft, die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs sei im Hinblick auf das hohe Fußgängeraufkommen, die geringe Breite des einseitigen Gehwegs und den fehlenden Abstand zwischen Fahrbahn und dem klägerischen Grundstück geboten.

49
(4) Zur Klarstellung und ohne dass es darauf noch entscheidungserheblich ankäme, weist der Senat darauf hin, dass der Straßenverkehrsbehörde eine - ggf. zu Lasten der Straßenverkehrsteilnehmer ausfallende - Ermessensentscheidung grundsätzlich verwehrt ist, solange die Lärmbelastung die Zumutbarkeitsschwelle nicht überschreitet und damit von keiner Gefahrenlage i.S.d. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO auszugehen ist. Gleichwohl erscheint es zulässig, wenn die Behörde eine begehrte straßenverkehrsrechtliche Anordnung ergänzend mit der hilfsweisen Erwägung ablehnt, dass eine bei - unterstellter - Überschreitung der Orientierungswerte vorzunehmende Abwägung zu Lasten des Betroffenen ausfallen würde. Dann kann sich die Entscheidung jedenfalls mit Blick auf die hilfsweise Ermessenentscheidung als rechtmäßig erweisen, wenn die Behörde hinsichtlich der unterstellten Lärmbelastung „auf der sicheren Seite“ liegt und diese nachvollziehbar in ihre Abwägung einstellt (vgl. dazu BVerwG, U.v. 17.1.2007 - 9 A 20.05 - BVerwGE 128, 1 = juris Rn. 64; U.v. 28.3.2013 - 9 A 22.11 - BVerwGE 146, 145 = juris Rn. 99). Diesen Anforderungen wird die vom Beklagten vorgenommene Ermessensentscheidung in Gestalt der Ergänzungen im gerichtlichen Verfahren gerecht.

50
2. Die Rechtssache weist auch keine besonderen tatsächlichen oder rechtlichen Schwierigkeiten (§ 124 Abs. 2 Nr. 2 VwGO) auf.

51
Der Antrag auf Zulassung der Berufung sieht besondere tatsächliche Schwierigkeiten darin, dass die entscheidungserheblichen Tatsachen, insbesondere zu den Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO, auch für Fachkundige schwierig zu ermitteln seien, was durch die unterschiedlichen Auffassungen der beteiligten Gutachter belegt werde. Der vom Kläger beauftragte, öffentlich bestellte und vereidigte Gutachter halte die vom Beklagten eingeholten Untersuchungen schlicht für mangelhaft. Doch auch in rechtlicher Hinsicht weise die Rechtssache offensichtlich Schwierigkeiten auf, wie nicht zuletzt die umfangreichen Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils belegten. Es gehe dabei insbesondere um

die Handhabung der von der Rechtsprechung entwickelten Kriterien für die Bestimmung der „Grenze der Zumutbarkeit“ im Rahmen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO.

52
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.). Das ist hier nicht der Fall, wie sich aus den vorstehenden Ausführungen ergibt. Ein Indiz für besondere Schwierigkeiten folgt auch nicht aus dem Begründungsaufwand des erstinstanzlichen Urteils, das die zahlreichen Einwände des Klägers gegen die gutachterlichen Stellungnahmen vollumfänglich und in weiten Teilen mit mehreren selbständig tragenden Begründungen abarbeitet (vgl. dazu auch Seibert in Sodan/Ziekow, VwGO, § 124 Rn. 108). Nichts anderes gilt aus den genannten Gründen, wenn man für das Vorliegen besonderer tatsächlicher oder rechtlicher Schwierigkeiten 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; Kuhlmann in Wysk, VwGO, 3. Aufl. 2020, § 124 Rn. 29 f.).

53
3. Die Berufung ist auch nicht wegen eines Verfahrensmangels (§ 124 Abs. 2 Nr. 5 VwGO) zuzulassen.

54
a) Der Antrag auf Zulassung der Berufung rügt unter Verweis auf die vorgenannten Einwände, das Verwaltungsgericht habe seinen Antrag auf Einholung eines Sachverständigengutachtens fehlerhaft abgelehnt und damit gegen seine Aufklärungspflicht (§ 86 Abs. 1 VwGO) verstoßen. Dieser Einwand ist unberechtigt. Die Ablehnung der beantragten Beweiserhebung, über die das Verwaltungsgericht zu Recht vorab entschieden hat (vgl. dazu BVerwG, B.v. 6.9.2011 - 9 B 48.11 - NVwZ 2012, 376 = juris Rn. 10), findet eine Stütze im Prozessrecht und ist nicht zu beanstanden. Wenn der Kläger meint, vor dem Verwaltungsgericht dargelegt zu haben, dass die vom Beklagten eingeholten Gutachten aufgrund einer mangelhaften Datenerhebung unverwertbar und damit keine taugliche Grundlage für die vom Beklagten anzustellende Ermessensentscheidung sein könnten, und dazu auf seine Ausführungen zu den Zulassungsgründen des § 124 Abs. 2 Nr. 1 und 2 VwGO verweist, greift dies aus den vorgenannten Gründen nicht durch.

55
b) Der Kläger hält dem Verwaltungsgericht vor, sich mit der ergänzenden Stellungnahme des Sachverständigen G. vom 20. Oktober 2020 in seinen Entscheidungsgründen überhaupt nicht befasst zu haben. Auch insoweit liege ein Verfahrensfehler vor.

56
Wenn diese Rüge darauf zielen sollte, dass die genannte ergänzende Stellungnahme die Tragfähigkeit der vom Beklagten eingeholten Gutachten in Frage stelle und der Beweisantrag daher nicht hätte abgelehnt werden dürfen, wird sie dem Darlegungsgebot nicht gerecht.

57
Sofern der Einwand auf einen Gehörsverstoß zielen sollte, vermag er dem Antrag auf Zulassung der Berufung ebenfalls nicht zum Erfolg zu verhelfen. Gerichte sind nicht verpflichtet, sich mit jedem Vorbringen der Beteiligten in den Entscheidungsgründen ausdrücklich zu befassen. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass ein Gericht das von ihm entgegengenommene Vorbringen der Beteiligten auch zur Kenntnis genommen und in Erwägung gezogen hat. Ein Gehörsverstoß kommt deshalb nur in Betracht, wenn im Einzelfall besondere Umstände deutlich ergeben, dass tatsächliches Vorbringen eines Beteiligten entweder überhaupt nicht zur Kenntnis genommen oder doch bei der Entscheidung ersichtlich nicht erwogen worden ist (BVerfG, B.v. 1.2.1978 - 1 BvR 426/77 - BVerfGE 47, 182 = juris Rn. 16; B.v. 12.10.1988 - 1 BvR 818/88 - BVerfGE 79, 51/61 = juris Rn. 34; BVerwG, B.v. 2.9.2010 - 9 B 12.10 - juris Rn. 7). Solche Umstände sind hier nicht erkennbar. Das Verwaltungsgericht erwähnt den Schriftsatz vom 5. November 2020, mit dem die ergänzende Stellungnahme des Sachverständigen G. vom 21. Oktober 2020

übersandt wurde, ausdrücklich in seinem Tatbestand (UA S. 13). In der Sache setzt es sich eingehend mit den Einwänden des Sachverständigen G. auseinander. Dass es dabei die ergänzende Stellungnahme vom 21. Oktober 2020, die den bisherigen Standpunkt des Privatgutachters bestätigt, nicht erwogen hat, ist nicht ersichtlich.

58
4. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO. Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 47, § 52 Abs. 1, 2 GKG i.V.m. der Empfehlung in Nr. 46.15 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013.

59
5. Dieser Beschluss, mit dem die Entscheidung des Verwaltungsgerichts rechtskräftig wird (§ 124a Abs. 5 Satz 4 VwGO), ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO; § 68 Abs. 1 Satz 5, § 66 Abs. 3 Satz 3 GKG).