



VERWALTUNGSGERICHT KOBLENZ

URTEIL

IM NAMEN DES VOLKES

In dem Verwaltungsrechtsstreit

w e g e n Verkehrsrechts

hat die 2. Kammer des Verwaltungsgerichts Koblenz aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 1. Juli 2020, an der teilgenommen haben

Vorsitzender Richter am Verwaltungsgericht Holly
Richter am Verwaltungsgericht Vogel
Richterin Strunk
ehrenamtliche Richterin Hausfrau Lehnert
ehrenamtliche Richterin Speditionskauffrau Ley

für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Verfahrens.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

Der Kläger begehrt von der Beklagten verkehrsbehördliche Maßnahmen zur Reduzierung von Verkehrslärm, Abgasen und Erschütterungen.

Er bewohnt zusammen mit seiner Ehefrau das Anwesen A^{***} Straße ^{***} in N^{***}-B^{***}. Bei der A^{***} Straße handelt es sich um ein Teilstück der ehemaligen Bundesstraße (B) 1^{***} und nunmehrigen Landesstraße (L) 2^{***}.

Die zwischen N^{***} und P^{***} verlaufende L 2^{***} stellt im Ortsteil B^{***} die zentrale Verbindungsachse in west-östlicher Richtung dar. Eine alternative Route führt von der L 2^{***} über die L 3^{***} und die Kreisstraße (K) 4^{***} zurück zur L 2^{***}.

Die Verkehrssituation in N^{***}-B^{***} und hierbei insbesondere die Belastung der Anwohner durch Lärm ist seit längerer Zeit Gegenstand intensiver Diskussionen.

Bereits im Jahr 2004 führte die C^{***} GbR, Büro für Stadtverkehrsplanung, D^{***}, eine Verkehrserhebung durch. Danach sei die A^{***} Straße abschnittsweise mit mehr als 11.000 Kraftfahrzeugen am Tag stark belastet. Der Anteil des Schwerlastverkehrs halte sich mit vier bis fünf Prozent (rund 450 Fahrzeugen am Tag) noch in einem durchschnittlichen Rahmen. Der gesamte Abschnitt der L 2^{***} weise mit einem Durchgangsverkehr von 3.500 Kfz bzw. 130 Lkw die höchsten Verlagerungspotentiale bei Änderung der überörtlichen Verkehrsströme auf. Es sei daher empfehlenswert den durch B^{***} verlaufenden Streckenabschnitt der L 2^{***} für den Lkw-Verkehr zu sperren und diesen auf den Streckenzug L 2^{***} – L 3^{***} – K 4^{***} – L 2^{***} umzuleiten. Als unterstützende Maßnahme komme eine Änderung der Vorfahrtsbeziehung L 2^{***}/L 3^{***} bzw. die Anlage eines Kreisverkehrs im dortigen Streckenabschnitt in Betracht.

Mit Schreiben vom 13. April 2005 teilte der seinerzeitige Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz (heute: Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz [LBM]) der Beklagten mit, einer Sperrung der L 2^{***} werde nicht zugestimmt. Auch die

Kreisverwaltung O*** lehne eine Umleitung wegen der damit einhergehenden Zunahme des Lkw-Verkehrs auf der K 4*** ab. Die Anordnung einer abknickenden Vorfahrt sei aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht realisierbar.

Im Rahmen eines Abstimmungsgesprächs am 1. Dezember 2005, an dem auch der Kläger teilnahm, wurde vereinbart, zunächst keine Sperrung der Ortsdurchfahrt B*** vorzunehmen. Zur Verringerung des Durchgangsverkehrs sollte vielmehr im Rahmen eines zeitlich befristeten Pilotprojekts für den Lkw-Verkehr im Einmündungsbereich L 2***/L 3*** hinter dem Q***krankenhaus eine Umfahrung von B*** empfohlen werden (Verkehrszeichen 421). In der Folgezeit kam es zu der Aufstellung entsprechender Verkehrszeichen.

Unter dem 13. Mai 2013 stellte der Kläger einen Antrag auf Schutzmaßnahmen gegen unzumutbare verkehrsbedingte Lärmbetrübungen in der A*** Straße. Seit der erfolgten Verkehrsuntersuchung habe sich die Verkehrsbelastung nochmals erhöht. Der Verkehr habe aber nicht nur zahlenmäßig deutlich zugenommen, sondern sich vielmehr auch qualitativ verändert. Die Lärmbelastung sei nicht mehr hinnehmbar. Die Beklagte müsse Schutzmaßnahmen treffen, da die Grenzwerte deutlich überschritten seien. Denkbar sei eine Umleitung des Schwerlastverkehrs gegebenenfalls in Verbindung mit der Einrichtung von Kreisverkehren sowie eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h.

Die Beklagte teilte mit Schreiben vom 11. Oktober 2013 mit, weder bestünden neue Erkenntnisse noch habe sich die Rechtslage verändert. Daher seien konkrete straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nicht geplant.

Unter dem 7. November 2013 erhob der Kläger „Widerspruch“ gegen das Schreiben vom 11. Oktober 2013. Trotz der nach der Verkehrsuntersuchung ausgesprochenen Empfehlungen habe die Beklagte keine Maßnahmen zur Abwehr der Gesundheitsgefahren getroffen.

Hierzu entgegnete die Beklagte, es habe in der Vergangenheit eine Vielzahl von Besprechungen, Ortsterminen und Beratungen in der Angelegenheit stattgefunden. Die von dem Kläger geforderten Maßnahmen ließen sich allerdings mit der Straßenverkehrs-Ordnung nicht vereinbaren.

Die Anträge aus dem Jahr 2013 beschied die Beklagte zunächst nicht abschließend, sodass der Kläger am 4. Juni 2014 Untätigkeitsklage erhob. Mit dem daraufhin ergangenen Urteil der 5. Kammer des erkennenden Gerichts vom 18. Dezember 2015 (Az.: 5 K 548/14.KO) wurde die Beklagte verpflichtet, über die Anträge des Klägers unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden. Die Beklagte habe in einem ersten Schritt zu ermitteln, welche konkreten Lärminderungs-werte überhaupt zu erreichen seien. In einem zweiten Schritt sei zu überprüfen, ob diese Maßnahmen zu einer spürbaren Entlastung führen könnten und ob sie auch mit Blick auf die Verkehrsinteressen sowie die finanzielle Realisierbarkeit tatsächlich angezeigt seien.

In dem vorangegangenen Gerichtsverfahren wurde durch die Einholung eines Gutachtens des Sachverständigen Dr.-Ing. E*** Beweis erhoben. Nach dem Gutachten liegen die mittleren gefahrenen Geschwindigkeiten tags und nachts unter 40 km/h. Die durch eine Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h zu erwartende Pegelminderung falle dementsprechend mit 0,1 bis 0,7 dB sehr gering aus. Das menschliche Gehör könne bei einem konstanten Geräusch Pegeländerungen von 1 dB gerade wahrnehmen.

Daneben überprüfte die F*** GmbH im Jahr 2015 die Auswirkungen einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h während der Nachtzeit. Unter Zugrundelegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sei eine Pegelminderung von bis zu 3 dB zu erwarten. Eine Temporeduzierung auf 30 km/h sei daher zu empfehlen.

Im folgenden Jahr führte der LBM Geschwindigkeitsmessungen an allen Ortseingängen B***s durch. Auf der Grundlage dieser Ergebnisse wurden dämpfende Maßnahmen an beiden Ortseinfahrten der A*** Straße empfohlen.

Ebenfalls im Jahr 2016 erfolgte eine Verkehrsanalyse durch das Ingenieurbüro G***. Die Erfassungsstelle im Zuge der A*** Straße (Ortseingang aus Richtung H***) weise in der Woche eine Querschnittsbelastung von rund 9.800 bis 10.250 Kfz/d auf. Das Normalwerktagsmittel liege bei rund 10.000 Kfz/d. Der Schwerverkehr besitze an einem Normalwerktag einen Anteil von ca. 3 % am Gesamtverkehr und reduziere sich am Wochenende. Die Belastung durch den Schwerlastverkehr gehe in

der Ortsmitte zu 27 bis 44 % von Bussen aus. An der Kreuzung A*** Straße/I***straße und J***straße (in der Nähe des Wohnhauses des Klägers) gehe die Belastung durch Schwerlastverkehr zu 44 % von Bussen aus. Bei einer Betrachtung des Schwerlastverkehrs (> 7,5 t) ohne Busse liege der Durchgangsverkehr bei 24 %. Der größte Anteil (66 %) sei Zielverkehr. Durch die Sperrung der Ortslage B*** für den Schwerverkehr könnten je nach Betrachtungsquerschnitt Belastungsreduzierungen zwischen rund 12 bis 18 % erzielt werden. Aus verkehrsplanerischer Sicht könne nicht davon ausgegangen werden, dass dies die gegebenen Probleme aufgrund der vorhandenen hohen Gesamtbelastung nachhaltig löse. Dies auch vor dem Hintergrund, dass sich sicherlich keine hundertprozentige Befolgung des Fahrverbotes einstellen werde und somit die Belastungsreduzierung etwas geringer ausfallen werde.

Unter dem 17. Januar 2018 gab das Schalltechnische Ingenieurbüro E*** zu seinem in dem Verfahren 5 K 548/14.KO erstellten Gutachten eine ergänzende Stellungnahme ab. Die zu erwartende Pegelminderung liege bei einer Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h unter Berücksichtigung der zusätzlichen durch das Ingenieurbüro G*** erhobenen Werte nur bei 0,1 dB bis 0,5 dB, da die mittleren gefahrenen Geschwindigkeiten unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h lägen. Ein Lkw-Durchfahrtsverbot führe zu einer Reduzierung von rund 0,1 dB und die Kombination der beiden Maßnahmen bringe eine zu erwartende Minderung von 0,4 dB tags und 1,1 dB nachts.

In der Zwischenzeit ergriff die Beklagte verschiedene geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen. So wurde unter anderem in der A*** Straße von K*** kommend eine Fahrbahneinengung sowie eine Radarüberwachungsanlage errichtet. Von Richtung H*** kommend wurde ein zweiseitiges Oval eingebaut. Im weiteren Streckenverlauf wurde an der Einmündung zum Straußpfad eine Fahrbahneinengung errichtet. Daneben wurden Geschwindigkeitsanzeigetafeln an den Ortseingängen aufgestellt, um die Autofahrer für die gefahrene Geschwindigkeit zu sensibilisieren. Zusätzlich werden weiterhin im Rahmen des Möglichen mobile Geschwindigkeitskontrollen vorgenommen.

Mit dem streitgegenständlichen Bescheid vom 16. Oktober 2018 erhielt der Kläger den abschließenden Bescheid auf seine Anträge aus dem Jahr 2013. Zwar seien

die tatbestandlichen Voraussetzungen der Ermächtigungsgrundlage erfüllt. Es bestehe allerdings dennoch kein Anspruch auf behördliches Einschreiten, da die übergeordneten Verkehrsinteressen nach Abwägung der verschiedenen Belange die Interessen des Klägers überwögen. Zunächst scheidet die Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsreduzierung auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h als Mittel der Lärmbekämpfung aus. Maßgeblich für die Verhältnismäßigkeit der Geschwindigkeitsbegrenzung seien die tatsächlichen Fahrgeschwindigkeiten und die sich daraus ergebende Pegelminderung. Diese betrage nach dem Gutachten des Schallschutztechnischen Ingenieurbüros E*** weniger als 1 dB und sei daher bei einem konstanten Geräusch durch das menschliche Gehör nicht wahrnehmbar. Überdies sei es aus Lärmschutzaspekten sinnvoll, den Verkehr auf wenige schon stark belastete Straßen zu bündeln. Im Stadtteil B*** befänden sich neben der A*** Straße als zentraler Verbindungsachse hauptsächlich Straßen mit geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Insbesondere die L***straße (Tempo-30-Zone) als Parallelstraße zur A*** Straße und auch der M***weg (verkehrsberuhigter Bereich) würden eine wesentliche Mehrbelastung erfahren. Daneben scheidet eine Änderung der Halt- bzw. Parksituation vor dem Gebäude A*** Straße *** durch die Anordnung von Halteverboten als Mittel der Lärmbekämpfung aus, weil eine Pegelminderung durch diese Maßnahme nicht erreicht werden könne. Auch das Lkw-Durchfahrtsverbot sei kein geeignetes Lärmbekämpfungsmittel. Die bislang getroffenen Maßnahmen hätten bereits zu einer deutlichen Reduzierung des Lkw-Durchgangsverkehrs beigetragen, sodass dieser nur noch einen sehr geringen Teil am Gesamtverkehrsaufkommen ausmache. Ein Durchfahrtsverbot würde sich nur an knapp 12 % des Schwerlastverkehrs auf Höhe des Anwesens des Klägers richten und führe nach der ergänzenden Stellungnahme des Ingenieurbüros E*** nur zu einer Pegelminderung von 0,1 dB. Durch das Durchfahrtsverbot könne daher keine wahrnehmbare Lärminderung erreicht werden. Insoweit sei auch zu beachten, dass die Belastungsreduzierung nach der Analyse des Ingenieurbüros G*** möglicherweise noch geringer ausfalle, da nicht von einer hundertprozentigen Befolgung des Fahrverbotes ausgegangen werden könne. Selbst eine Kombination von streckenbezogener Geschwindigkeitsreduzierung und Sperrung der L 2*** für den Lkw-Durchgangsverkehr führe nur zu einer Pegelreduzierung von 0,4 dB tags und 1,1 dB nachts und somit zu einer lediglich geringen Belastungsreduzierung. Gegen eine Kombination der beiden Maßnahmen sprächen auch die im Hinblick auf die Einzelmaßnahmen vorgebrachten Belange wie z.B. die Verlagerung

des Verkehrs in die umliegenden Wohnstraßen. Darüber hinaus komme eine Änderung der Vorfahrtsbeziehung L 2***/L 3*** nicht in Betracht. Für die Anordnung einer abknickenden Vorfahrt müsste der Verkehr in Richtung L 3*** erheblich stärker sein als nach B***. Dies sei hier allerdings nicht der Fall. Eine Änderung der Vorfahrtsregelung würde sich zudem negativ auf die Verkehrssituation innerhalb der Ortslage B*** auswirken und führe zu einer Zunahme von Verkehrsunfällen. Überdies liege die Zuständigkeit für Änderungen im Kreisgebiet bei dem Landkreis O***. Das daneben von dem Kläger angeregte Lkw-Durchfahrtsverbot bereits am Ortsausgang K*** liege ebenfalls im Zuständigkeitsbereich des Landkreises. Dieser beabsichtige insoweit keine Änderung der Verkehrsführung. Schließlich führten die schon getroffenen baulichen Maßnahmen sowie die Anweisung an die Mitarbeiter des Kommunalen Servicebetriebes N***, den Stadtteil B*** zu umfahren, bereits zu einer Lärminderung. Die Verkehrsentwicklung im Stadtteil B*** werde sie weiterhin kritisch betrachten.

Hiergegen erhob der Kläger unter dem 16. November 2018 Widerspruch. Im Hinblick auf die Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h sei die zugrunde gelegte Durchschnittsgeschwindigkeit von 35,6 km/h zwar zutreffend. Tatsächlich seien allerdings nur 18 % der Fahrzeuge bis zu 30 km/h gefahren. Die meisten Fahrzeuge seien im beobachteten Monat schneller gefahren. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit dieser Fahrzeuge auf 30 km/h habe nach dem Bundesumweltamt sehr wohl einen messbaren Effekt. Entgegen der Darlegung der Beklagten sei auch eine Verlagerung des Verkehrs in die L***straße nicht zu befürchten. Für die Route über die L***straße sei kein Anreiz erkennbar, da diese durch den M***weg führe, der eine mit Betonschwellen ausgestattete Spielstraße sei. Überdies sei die A*** Straße nicht für die durch die Einführung von Lastkraftwagen mit 40 t neu entstandene Belastungsqualität ausgelegt. Alternativ sei zu erwägen, die A*** Straße in der Ortsdurchfahrt B*** mit Flüsterasphalt zu versehen.

Den Widerspruch wies die Beklagte unter Wiederholung und Vertiefung ihrer Ausführungen aus dem Ausgangsbescheid mit Widerspruchsbescheid vom 8. August 2019 zurück. Die Entscheidung, den Interessen der Verkehrsteilnehmer an der weiteren Nutzung der A*** Straße im jetzigen Umfang Vorrang vor den Interessen des Klägers einzuräumen, sei nicht zu beanstanden. Das Ingenieurbüro E*** habe die maßgeblichen Beurteilungs- bzw. Mittelungspegel nach Maßgabe der Anlage 1 zu

§ 3 der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV –) berechnet. Diese Berechnung könne nicht durch die von dem Kläger vorgelegten Lärmmessungen erschüttert werden. Ein direkter Vergleich rechnerischer und gemessener Werte sei nicht möglich. Zudem bestehe eine wahrnehmbare Differenz in der Lärmbelastung erst bei einer Verkehrsmengenänderung von 20 %. Eine solche erhebliche Verkehrsmengenänderung liege auch nach den Messungen des Klägers nicht vor.

Am 12. September 2019 hat der Kläger Klage erhoben. Sowohl dem Ausgangs- als auch dem Widerspruchsbescheid liege eine Ermessensfehlgewichtung zugrunde. Im Hinblick auf die Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h habe die Beklagte seine Messungen fehlerhaft als unbelegte Zahlen bezeichnet. Nach seinen Messungen hätten die von der Beklagten errichteten verkehrsberuhigenden Maßnahmen nicht zu einer Reduzierung des Verkehrs auf der A*** Straße geführt. Das Verkehrsaufkommen sei sogar gering gestiegen. Es sei ermessensfehlerhaft, wenn die Beklagte diese Messungen anzweifele ohne eigene Messungen durchgeführt zu haben. Überdies habe sie sich auf das Gutachten des Ingenieurbüros E*** bezogen, ohne auf die zu einem anderen Ergebnis kommende Prüfung der F*** GmbH einzugehen. Daneben sei die von der Beklagten gegen die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung vorgebrachte Verlagerung des Verkehrs in die umliegenden Wohnstraßen nicht nachvollziehbar. Zudem solle nach dem Umweltbundesamt häufiger eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eingeführt werden. Im Hinblick auf die Sperrung für den Lkw-Durchgangsverkehr sei zu beachten, dass dies eine empfohlene Maßnahme der Verkehrserhebung der C*** GbR sei. Entgegen der Behauptung der Beklagten werde die A*** Straße auch von Lkw mit 40 t befahren. Nach der Verkehrszählung des Ingenieurbüros G*** hätten allein zwischen 06.00 und 19.00 Uhr über 200 dem Schwerlastverkehr zuzuordnende Fahrzeuge die Straße befahren. Allerdings sei die erfolgte Zählung an lediglich einem Tag nicht repräsentativ. Die Anwohner der A*** Straße gingen von einem höheren Schwerlastverkehrsaufkommen aus. Die Änderung der Vorfahrtsbeziehung L 2***/L 3*** sei eine Empfehlung der im Auftrag der Stadt erstellten Verkehrsuntersuchung der C*** GbR. Durch die Einführung einer abknickenden Vorfahrt würden viele Autofahrer B*** über die L 3*** umfahren. Zudem sei durch die geplanten Betriebsneuansiedlungen im Industriepark an der Bundesautobahn 61 eine erhebliche Verkehrszunahme auf der L 3*** zu erwarten. Ein Rückstau nach B*** oder ein

erhöhtes Unfallrisiko seien hingegen nicht zu erwarten. Schließlich habe die Beklagte auch im Falle der Unwirksamkeit dieser Maßnahmen die Pflicht, die Gesundheit der Anwohner zu schützen. Allerdings erwarte er zumindest von der Summe der zuvor genannten Maßnahmen eine Entlastung. Als weitere Maßnahmen kämen die Öffnung der noch vorhandenen Autobahnausfahrt zwischen K*** und B*** sowie die Planung einer „L 2*** neu“ unter Einbeziehung eines Teils der L 3*** und der K 4*** in Betracht. Schließlich sei hinsichtlich der Abgasbelastung der seit dem 24. Januar 2019 vorliegende Endbericht zum Wirkungsgutachten Umweltzone für das Stadtgebiet N*** zu beachten. Danach betrage der NO² Jahresmittelwert in der A*** Straße für das Jahr 2017 44.3 µg /m³ und überschreite damit den Grenzwert. Neben den Beeinträchtigungen durch Lärm und Abgase seien zudem die Erschütterungen zu berücksichtigen, die bereits zu Schäden an seinem Haus geführt hätten.

Der Kläger beantragt,

die Beklagte unter Aufhebung des Bescheides vom 16. Oktober 2018 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 8. August 2019 zu verpflichten, seinen Antrag auf Vornahme geeigneter Maßnahmen zur Vermeidung einer Beeinträchtigung seiner Gesundheit durch Straßenverkehr unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu bescheiden.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie habe die in die Ermessenserwägung einzustellenden Belange berücksichtigt. Dies gelte auch für die Studie der F*** GmbH. Ausgangspunkt der Lärmkartierung sei allerdings die zulässige Richtgeschwindigkeit von 50 km/h. Das Gutachten des Ingenieurbüros E*** gehe hingegen von den tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten im Bereich der A*** Straße aus, sodass dieses eine konkretere Aussage über die hier zu erreichende Pegelminderung habe treffen können. Ebenfalls habe sie das Gutachten der C*** GbR in ihre Entscheidung einbezogen und auch in dem Bescheid erwähnt. Der Kläger könne auch nicht mit seinem Einwand durchdringen, sie habe den Endbericht zum Wirkungsgutachten Umweltzone für das Stadtgebiet

N*** fehlerhaft nicht berücksichtigt. Gegenstand des Ausgangs- und Widerspruchsverfahrens sei nur die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und nicht vor Abgasen gewesen. Zudem sei der Kläger nach dem Bericht nicht von einer Überschreitung der Stickstoffdioxidwerte betroffen. Er wohne nicht in dem Straßenabschnitt der A*** Straße, in dem die Grenzwerte überschritten worden seien. Darüber hinaus hätten die tatsächlichen Messungen des Stickstoffdioxids in B*** ergeben, dass die Belastung unter 40 µg /m³ liege. Hinsichtlich der Änderung der Vorfahrtsregelungen werde sie im Falle der Änderung der Verkehrsstärken eine neue Bewertung vornehmen. Für die weiteren von dem Kläger begehrten Maßnahmen fehle es an ihrer Zuständigkeit bzw. seien sie nicht Gegenstand des von ihm geltend gemachten Anspruchs aus § 45 Straßenverkehrs-Ordnung – StVO –.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der Gerichtsakte sowie der beigezogenen Verwaltungs- und Widerspruchsakten der Beklagten (fünf Ordner und ein Heft) sowie der Gerichtsakte 5 K 548/14.KO Bezug genommen, die vorgelegen haben und Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen sind.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage hat keinen Erfolg.

Der Kläger kann keine erneute Entscheidung der Beklagten über seine Anträge auf Erlass verkehrsbehördlicher Maßnahmen verlangen. Die Beklagte hat den auf ermessensfehlerfreie Entscheidung begrenzten Anspruch des Klägers bereits mit dem angefochtenen Bescheid rechtsfehlerfrei erfüllt. Die Ablehnung, eine verkehrsbehördliche Maßnahme zur Reduzierung von Verkehrslärm anzuordnen, ist rechtmäßig und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten, § 113 Abs. 5 Satz 2 Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO –.

Rechtsgrundlage für den Erlass einer verkehrsbehördlichen Anordnung ist § 45 Abs. 1 StVO. Nach Satz 1 der genannten Norm können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr

umleiten. Das gleiche Recht haben sie nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen. Diese Rechtsgrundlage wird durch § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO modifiziert, wonach Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden dürfen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt (vgl. OVG RP, Beschluss vom 12. November 2015 – 7 B 10890/15.OVG –, veröffentlicht in ESOVGRP).

I. Die Tatbestandsvoraussetzungen der hier einschlägigen Rechtsgrundlage des § 45 Abs. 1 Satz 1, 2 Nr. 3 Alt. 1, Abs. 9 StVO sind erfüllt.

Die Beklagte ist zutreffend davon ausgegangen, dass der Kläger als Anwohner der A*** Straße einer Lärmbelastung im Sinne des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 Alt. 1 StVO ausgesetzt ist.

Die Vorschrift des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO ermöglicht und gewährt Schutz vor Verkehrslärm nicht erst dann, wenn dieser einen bestimmten Schallpegel überschreitet; es genügt vielmehr, dass der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss. Bei der Prüfung, welcher Verkehrslärmschutz im Einzelfall rechtlich zulässig und geboten ist, ist auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit sowie auf das Vorhandensein bzw. Fehlen einer bereits gegebenen Lärmvorbelastung abzustellen. Maßgeblich sind auch andere Besonderheiten des Einzelfalles (vgl. BVerwG, Urteil vom 15. Februar 2000 – 3 C 14.99 –, juris, Rn. 15, vom 4. Juni 1986 – 7 C 76.84 –, juris, Rn. 13 m. w. N. sowie OVG RP, Beschluss vom 12. November 2015, a. a. O.)

Auch wenn die Zumutbarkeit einer Lärmbelastung im Rahmen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO durch keinen bestimmten Schallpegel bestimmt wird und keine auf Rechtsetzung beruhenden Grenzwerte für eine Lärmbelästigung vorliegen, die unmittelbar Anwendung finden, so können jedoch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV als Orientierungspunkte herangezogen werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 20. Dezember 1993 – 11 C 45.92 –, juris, Rn. 30; OVG

RP, Beschluss vom 12. November 2015, a. a. O., m. w. N.; HessVGH, Urteil vom 19. Februar 2014 – 2 A 1465/13 –, juris, Rn. 18 sowie BayVGH, Beschluss vom 25. März 2015 – 11 ZB 14.2366 –, juris, Rn. 10 m. w. N.).

Werden die Grenzwerte der 16. BImSchV bereits nicht überschritten, besteht regelmäßig schon kein Anspruch auf eine Ermessensentscheidung, weil dann davon auszugehen ist, dass die Tatbestandsvoraussetzung des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nicht erfüllt ist. Werden dagegen die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten, besteht regelmäßig ein Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung. Werden darüber hinaus die Grenzwerte in Nr. 2 der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm – Lärmschutz-Richtlinien-StV – vom 23. November 2007 überschritten, kann es zu einer Verdichtung des der Behörde eingeräumten Ermessens dahin kommen, dass ein Einschreiten geboten ist. Zwar steht es selbst noch bei Überschreiten der Lärmpegel der Lärmschutz-Richtlinien-StV im Ermessen der Straßenverkehrsbehörde, ob sie Schutzmaßnahmen ergreift. Je erheblicher die Lärmbeeinträchtigungen sind, umso gewichtiger und unabweisbarer müssen jedoch im Falle der Ablehnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen die entgegenstehenden Verkehrsbedürfnisse sein (vgl. VGH BW, Urteil vom 6. Juli 2016 – 5 S 745/14 –, juris, Rn. 34).

Die Lärmbelastung des Klägers überschreitet – dies steht zwischen den Beteiligten auch nicht im Streit – die nach den vorstehenden Grundsätzen zu bestimmende Grenze der Zumutbarkeit.

Dies ergibt sich insbesondere aus der überwiegenden Überschreitung der Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV. Bei der Gebietsart geht das Gericht hier nach Aktenlage – wie bereits die 5. Kammer in dem Urteil vom 18. Dezember 2015 – von einem Kern-, Dorf- bzw. Mischgebiet aus. Nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV gelten für eine solche Gebietsart Immissionsgrenzwerte von 64 dB (A) tagsüber und 54 dB (A) nachts. Am Anwesen des Klägers wurden nach dem Gutachten des Schalltechnischen Ingenieurbüros E*** tagsüber Werte von 63,1 bis 65,1 dB(A) und nachts von 57,8 bis 58,1 dB(A) gemessen. Die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV ist zumindest nachts auch wesentlich. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV liegt eine wesentliche Lärmzunahme vor, wenn der Beurteilungspegel des Verkehrslärms um mindestens

3 dB (A) oder auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht wird. Dem liegt eine Wertung des Verordnungsgebers zugrunde, die sich auf § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO übertragen lässt (vgl. VG Düsseldorf, Urteil vom 27. Mai 2014 – 6 K 2470/12 –, juris, Rn. 110).

Zwar werden dennoch die Vorgaben der Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht überschritten. Diese sehen in einem Kern-, Dorf- und Mischgebiet nämlich Grenzwerte von 72 dB (A) tagsüber und 62 dB (A) nachts vor. Insoweit darf jedoch nicht übersehen werden, dass die Überschreitung dieser Richtwerte nach der Rechtsprechung nicht erst einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über Maßnahmen nach § 45 Abs. 1 Satz 1, 2 Nr. 3 StVO auslöst, sondern bereits die Verdichtung des Ermessens der Behörde zu einer Pflicht zum Einschreiten zur Folge haben kann (vgl. OVG Schleswig-Holstein, Urteil vom 9. November 2017 – 2 LB 22/13 –, juris, Rn. 115 m. w. N.). Der Erlass einer Verkehrsbehördlichen Anordnung nach § 45 Abs. 1 Satz 1, 2 Nr. 3, Abs. 9 StVO stand somit im Ermessen der Beklagten.

II. Die danach erforderliche gerechte Abwägung der den Einzelfall prägenden und in die Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde einzustellenden Belange (vgl. OVG RP, Urteil vom 17. Juni 1997 – 7 A 11144/96.OVG –, veröffentlicht in ESOVGRP) hat die Beklagte in nicht zu beanstandender Weise durchgeführt.

Das Gericht hat nach § 114 Satz 1 VwGO die Ermessenentscheidung lediglich dahingehend zu überprüfen, ob die gesetzlichen Grenzen des Ermessens überschritten worden sind oder von dem Ermessen in einer dem Zweck der Ermächtigung nicht entsprechenden Weise Gebrauch gemacht worden ist. Unter Anwendung dieser Maßstäbe liegt kein Ermessensfehler vor. Die Beklagte hat das ihr zustehende Ermessen erkannt und fehlerfrei ausgeübt.

Zunächst liegt der noch im vorangegangenen Gerichtsverfahren (Az.: 5 K 548/14. KO) gegebene Ermessensausfall nicht mehr vor. Die Beklagte hat ausweislich des angefochtenen Bescheides eine Ermessenentscheidung vorgenommen.

Anderweitige Ermessensfehler sind ebenfalls nicht erkennbar.

Es ist vorliegend nicht von einer Ermessensüberschreitung auszugehen. Die Beklagte hat in dem angefochtenen Bescheid zutreffend ausgeführt, welche straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum einen generell und zum anderen im hier konkreten Fall zur Reduzierung von Verkehrslärm in Betracht kommen. Die dort genannten generellen Maßnahmen (Verkehrslenkung, Lichtzeichenregelung, Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsverbote) liegen innerhalb des Ermessensbereichs des § 45 Abs. 1 Satz 1, 2 Nr. 3 StVO. Das gleiche gilt für die genannten konkreten Handlungsmöglichkeiten. Insoweit hat die Beklagte folgende Maßnahmen aufgezählt: Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsreduzierung durch Verkehrszeichen 274-53 „Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h“, Änderung der Halt- bzw. Parksituation vor dem Gebäude der A*** Straße *** durch die Anordnung von Haltverboten, Sperrung für den Lkw-Durchgangsverkehr, Kombination von streckenbezogener Geschwindigkeitsreduzierung und Sperrung des Lkw-Durchgangsverkehrs. Nicht in den Ermessensbereich fallende konkrete Maßnahmen hat die Beklagte zutreffend ausgeschlossen. Dies betrifft insbesondere die von dem Kläger begehrte Änderung der Vorfahrtsbeziehung L 2***/L 3***. Zwar ist diese Maßnahme der Verkehrslenkung grundsätzlich von der Ermächtigungsgrundlage erfasst. Die Zuständigkeit für eine Änderung der Vorfahrtsbeziehung im Kreisgebiet liegt allerdings nicht bei der Beklagten, sondern bei dem Landkreis O***. Das daneben von dem Kläger angeregte Lkw-Durchfahrtsverbot bereits am Ortsausgang K*** hat die Beklagte ebenfalls wegen der Zuständigkeit des Landkreises zutreffend ausgeschlossen.

Des Weiteren ist ein Ermessens Fehlgebrauch nicht zu erkennen. Die Beklagte hat den Sachverhalt vollumfänglich ermittelt und alle entscheidungserheblichen Belange bei der Ausübung ihres Ermessens berücksichtigt. Zu den einzustellenden Belangen gehören sowohl die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer, als auch die Interessen anderer Anlieger, ihrerseits von übermäßigem Lärm verschont zu bleiben, der als Folge verkehrsberuhigender Maßnahmen durch Verlagerung des Verkehrs eintreten kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Juni 1986 – 7 C 76.84 –, juris, Rn.15, vom 18. Oktober 1999 – 3 B 105.99 –, juris, Rn. 2 m. w. N.; OVG RP, Urteil vom 17. Juni 1997, a. a. O. sowie BayVGh, Urteil vom 21. März 2012 – 11 B 10.1657 –, juris, Rn. 25). Zur Berücksichtigung der zuvor genannten Belange hat die Beklagte unter anderem die Verkehrsuntersuchung N***-B*** der C*** GbR aus dem Jahr 2004, das Gutachten zur Geräuschmessung der

Lärmimmissionen am Gebäude A*** Straße *** in N***-B*** des Schalltechnischen Ingenieurbüros E*** aus dem Jahr 2015, die Verkehrsanalyse des Ingenieurbüros G*** aus dem Jahr 2016, die durch den LBM im April 2016 durchgeführte Geschwindigkeitsmessung sowie die ergänzende Stellungnahme des Schalltechnischen Ingenieurbüros E*** vom 17. Januar 2018 herangezogen. Durch das Ingenieurbüro E*** und die Verkehrsanalyse des Ingenieurbüros G*** ließ die Beklagte nach dem vorangegangenen Gerichtsverfahren klären, wie sich mögliche Maßnahmen auf die Verkehrsgeräuschsituation auswirken. Hierdurch hat sie – wie es ihr in dem Urteil 5 K 548/14.KO nahegelegt wurde – ermittelt, welche konkreten Lärminderungs-werte zu erreichen sind.

Entgegen der Ansicht des Klägers liegt hier kein Ermessensdefizit vor, weil sich die Beklagte in ihrem Bescheid nicht auf die Prüfung der F*** GmbH gestützt hat. Die Beklagte hat in ihrem Ausgangsbescheid (Bl. 6 des Bescheides) ausgeführt, dass für die Beurteilung der Geeignetheit einer Geschwindigkeitsreduzierung die Pegelminderung ausgehend von der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit maßgeblich ist. Es ist für das Gericht nachvollziehbar, dass nur auf diese Weise die für den Einzelfall konkreten Lärminderungs-werte ermittelt werden können. Dementsprechend hat die Beklagte in zutreffender Weise insoweit ausschließlich auf die ergänzende Stellungnahme des Schalltechnischen Ingenieurbüros E*** abgestellt, weil dieses die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten bei seiner Beurteilung zugrunde gelegt hat. Die F*** GmbH hat ihre Beurteilung hingegen unter Zugrundelegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erstellt.

Ein verwaltungsgerichtlich zu beanstandender Ermessensfehler besteht ferner nicht vor dem Hintergrund des Vortrags des Klägers, die Beklagte hätte die durch Abgase und Erschütterungen eingetretenen Beeinträchtigungen berücksichtigen müssen. Solche Beeinträchtigungen waren von dem Antrag des Klägers nicht erfasst und waren demnach auch nicht Gegenstand des Verwaltungsverfahrens. Der Kläger hat solche Beeinträchtigungen im Verwaltungsverfahren weder geltend gemacht noch zur eigenständigen Anspruchsgrundlage erhoben (vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Juni 1986, a. a. O., Rn. 17). Vielmehr hat er diese erstmals im hiesigen Gerichtsverfahren vorgetragen, sodass die Beklagte die Belange in nicht zu beanstandender Weise im angefochtenen Bescheid unerwähnt gelassen hat.

Schließlich ist die Gewichtung der berücksichtigten Belange nicht ermessensfehlerhaft. Die Beklagte hat von dem durch § 45 Abs. 1 Satz 1, 2 Nr. 3, Abs. 9 StVO eingeräumten Ermessen in einer dem Zweck dieser Norm entsprechenden Weise Gebrauch gemacht und ist mit schlüssigen und nachvollziehbaren Erwägungen zu dem Ergebnis gelangt, dass den Interessen der Verkehrsteilnehmer an der weiteren Nutzung der A*** Straße im jetzigen Umfang Vorrang vor den Interessen des Klägers einzuräumen ist. Die Behörde darf in Wahrung allgemeiner Verkehrsrücksichten und sonstiger entgegenstehender Belange von verkehrsbehördlichen Maßnahmen umso eher absehen, je geringer der Grad der Lärmbeeinträchtigung ist, dem entgegengewirkt werden soll. Umgekehrt müssen bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen 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. Jedenfalls darf die zuständige Behörde auch bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen absehen, wenn ihr dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile gerechtfertigt erscheint (vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Juni 1986 a. a. O., Rn. 15, vom 18. Oktober 1999 – 3 B 105.99 –, juris, Rn. 2 sowie BayVGh, Urteil vom 21. März 2012 – 11 B 10.1657 –, juris, Rn. 25). Die Beklagte hat für die Abwägung nach der Ermittlung des Sachverhaltes und der möglichen lärmschützenden Maßnahmen – entsprechend dem im Urteil 5 K 548/14.KO dargelegten zweiten Schritt – überprüft, ob die Maßnahmen zu einer spürbaren Entlastung führen können. Dies hat sie für den hier vorliegenden Fall insbesondere unter Verweis auf die ergänzende Stellungnahme des Schalltechnischen Ingenieurbüros E*** zutreffend verneint. In der Stellungnahme wurde in nachvollziehbarer Weise dargelegt, dass bei einer Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit auf 30km/h eine Pegelminderung von nur 0,1 dB bis 0,5 dB zu erwarten sei. Auch ein Lkw-Durchfahrtsverbot führe lediglich zu einer Reduzierung von 0,1 dB und selbst die Kombination der beiden Maßnahmen bringe nur eine zu erwartende Minderung von 0,4 dB tags und 1,1 dB nachts. Mit der Erläuterung, dass für das menschliche Gehör bei einem konstanten Geräusch Pegeländerungen von 1 dB gerade wahrnehmbar seien, wurde das geringe Ausmaß der zu erwartenden Lärminderungen verdeutlicht. Daneben hat die Beklagte in zutreffender Weise gewichtet, dass es sich bei der L 2*** um eine ehemalige Bundesstraße und nunmehrige Landesstraße im Sinne des § 3 Satz 1 Nr. 1 Landesstraßengesetz handelt. Landesstraßen bilden danach innerhalb des Landesgebietes

untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz und dienen dem Durchgangsverkehr oder sind ihm zu dienen bestimmt. Dementsprechend ist es zutreffend, dass Verkehrslärm von den Anliegern einer Landesstraße (einschließlich Ortsdurchfahrt) wegen ihrer der Widmung entsprechenden Verkehrsbedeutung ertragen werden muss, den Anliegern einer Ortzerschließungsstraße hingegen nicht ohne weiteres in gleicher Weise zumutbar wäre (vgl. OVG Schleswig-Holstein, Urteil vom 9. November 2017 – 2 LB 22/13 –, juris, Rn. 126). Die Beklagte greift auch zutreffend das Vorbringen des Klägers auf, dass aufgrund seiner aktuellen Messungen höhere tatsächliche Werte des Lärms vorlägen. Ihre Schlussfolgerung, wonach es nicht auf die individuell gemessenen tatsächlichen Lärmspitzen und -beeinträchtigungen, sondern auf die nach Maßgabe der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV berechneten Beurteilungs- bzw. Mittelungspegel ankommt, ist nicht zu beanstanden. Denn im Straßenverkehrslärmrecht ist nicht auf bestimmte temporäre Spitzenbelastungen, sondern auf langfristig zu betrachtende und zu berechnende Durchschnittsbelastungen abzustellen (vgl. VG Oldenburg, Urteil vom 13. Juni 2014 – 7 A 7110/13 –, juris, Rn. 154 und 162 m. w. N.).

Zusammengefasst war der maßgebliche Grund für die Ablehnung des Antrages, dass die begehrten Maßnahmen allenfalls zu einer geringen Pegelminderung führen und daher bestenfalls minimal spürbar sind. Dies begründet für sich genommen schon das Absehen von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen.

III. Die Kostenentscheidung ergeht gemäß § 154 Abs. 1 VwGO.

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit des Urteils wegen der Kosten beruht auf § 167 VwGO.

Gründe, die Berufung zuzulassen (§§ 124, 124a VwGO), liegen nicht vor.

Rechtsmittelbelehrung

Die Beteiligten können **innerhalb eines Monats** nach Zustellung des Urteils die **Zulassung der Berufung** durch das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz **beantragen**. Dabei müssen sie sich durch einen Rechtsanwalt oder eine sonstige nach Maßgabe des § 67 VwGO vertretungsbefugte Person oder Organisation vertreten lassen.

Der Antrag ist bei dem **Verwaltungsgericht Koblenz**, Deinhardpassage 1, 56068 Koblenz, schriftlich oder nach Maßgabe des § 55a VwGO als elektronisches Dokument zu stellen. Er muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

Innerhalb **von zwei Monaten** nach Zustellung des Urteils sind die Gründe darzulegen, aus denen die Berufung zuzulassen ist. Die Begründung ist, soweit sie nicht bereits mit dem Antrag vorgelegt worden ist, bei dem Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz, Deinhardpassage 1, 56068 Koblenz, schriftlich oder nach Maßgabe des § 55a VwGO als elektronisches Dokument einzureichen.

Die Berufung kann nur zugelassen werden, wenn

1. ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils bestehen,
2. die Rechtssache besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten aufweist,
3. die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat,
4. das Urteil von einer Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts, des Bundesverwaltungsgerichts, des gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts abweicht und auf dieser Abweichung beruht oder
5. ein der Beurteilung des Berufungsgerichts unterliegender Verfahrensmangel geltend gemacht wird und vorliegt, auf dem die Entscheidung beruhen kann.

gez. Holly

gez. Vogel

gez. Strunk

Beschluss

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 5.000 € festgesetzt (§§ 52, 63 Abs. 2 GKG).

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Entscheidung steht den Beteiligten und den sonst von der Entscheidung Betroffenen die **Beschwerde** an das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz zu, wenn der Wert des Beschwerdegegenstands 200,00 € übersteigt.

Die Beschwerde ist nur zulässig, wenn sie **innerhalb von sechs Monaten**, nachdem die Entscheidung zur Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, eingelegt wird.

Die Beschwerde ist bei dem **Verwaltungsgericht Koblenz**, Deinhardpassage 1, 56068 Koblenz, schriftlich, nach Maßgabe des § 55a VwGO als elektronisches Dokument oder zu Protokoll der Geschäftsstelle einzulegen.

gez. Holly

gez. Vogel

gez. Strunk