



## Verwaltungsgericht Hamburg

### Urteil

**Im Namen des Volkes**

In der Verwaltungsrechtssache

- Kläger -

g e g e n

die Freie und Hansestadt Hamburg,  
vertreten durch die Behörde für Inneres und Sport,

- Beklagte -

hat das Verwaltungsgericht Hamburg, Kammer 15, aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 7. Februar 2023 durch

#### **für Recht erkannt:**

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Verfahrens trägt der Kläger.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrages abwenden, falls nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

**Rechtsmittelbelehrung:**

Innerhalb eines Monats nach Zustellung des vollständigen Urteils kann gegen dieses Urteil die Zulassung der Berufung beantragt werden.

Der Antrag ist bei dem Verwaltungsgericht Hamburg, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, zu stellen. Er muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

Innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung des vollständigen 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 Hamburgischen Obergericht, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, einzureichen.

Die Berufung ist nur zuzulassen,

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

Vor dem Hamburgischen Obergericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Hamburgischen Obergericht eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer der in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Hochschulen mit Befähigung zum Richteramt zugelassen. Ferner sind die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen als Bevollmächtigte zugelassen. Ergänzend wird wegen der weiteren Einzelheiten auf § 67 Abs. 2 Satz 3, Abs. 4 und Abs. 5 VwGO verwiesen.

Auf die Möglichkeit der Sprungrevision nach § 134 VwGO wird hingewiesen.

### Tatbestand

Der Kläger verfolgt verschiedene Begehren im Hinblick auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen vor seinem Wohnhaus in der R-Straße im Bezirk Altona.

Der Kläger ist seit 1980 Eigentümer des von ihm und seiner Ehefrau genutzten Grundstücks R-Straße X. Dieses ist seit 1925 mit einem zweieinhalbgeschossigen Einfamilienhaus bebaut. Das Grundstück liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans X und ist darin zusammen mit weiteren Grundstücken als reines Wohngebiet ausgewiesen. Die R-Straße wird in der Planbegründung als eine von Personenkraftwagen und Bussen stark befahrene Hauptstraße beschrieben, die Rissen und Wedel verbinde. Für den Lärmschutz verweist die Planbegründung auf die Bedeutung von baulichen Maßnahmen u. a. an Fenstern, Außentüren und Außenwänden (vgl. S. 16 der Planbegründung).

Die R-Straße verbindet – vom Hamburger Stadtzentrum kommend – in der Verlängerung der E-Straße und der B-Straße in einem annähernd geraden Verlauf die Ortskerne von Blankenese und Rissen miteinander. Über den S-Weg oder den Ortskern Rissen sind im weiteren Verlauf die Bundesstraße 431 und sodann Wedel zu erreichen. Durch die Straße wird die Buslinie X geführt. Sie verbindet – mit einer „Schleife“ durch den Wedeler Ortsteil Schulau – über den Tinsdaler Kirchenweg, den Wittenbergener Weg, den S-Weg und die R-Straße die S-Bahnstationen Wedel und Blankenese miteinander. Die Buslinie verkehrt wochentags frühmorgens im 20-Minuten- später im 10-Minuten-Takt (an Schultagen zwischen 7 und 8 Uhr besteht eine noch engere Taktung), sodass die Strecke insgesamt mit etwas mehr als 200 Bussen am Tag befahren wird. Die R-Straße wird von der Beklagten als Hauptverkehrsstraße eingeordnet.

Im Jahr 2014 wurde in der Straße etwa 200 m östlich vom Haus des Klägers die Stickoxidbelastung (NO<sub>2</sub>) mit etwas über 19 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittelwert festgestellt (Bl. 30 der Sachakte).

Mit Schreiben vom 1. Juli 2016 beantragte der Kläger bei der Beklagten, die R-Straße für den Durchgangsverkehr von Lkw über 7,5 t, hilfsweise für Lkw über 12 t und ganz hilfsweise für Lkw über 18 t zu sperren: Seit 2009 habe sich die Belastung der Straße durch Lkw über 12 t nahezu verdoppelt, dieser Verkehr von und nach Wedel werde bewusst über die R-Straße geleitet. Diese Straße führe durch ein besonders geschütztes reines Wohngebiet, in dem lediglich 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts zulässig sein. Tatsächlich würden diese

Werte bei weitem überschritten. Die geplante Verkehrsberuhigung des Tinsdaler Kirchen- und Heidewegs werde den Pendlerverkehr auf die R-Straße verdrängen und den Lärm weiter erhöhen. Für die weiteren Einzelheiten wird auf den Antrag verwiesen (Bl. 18 f. d. A.).

Die Beklagte lehnte unter dem 9. September 2016 ein Einschreiten ab. Die Nutzung einer Straße im Rahmen der wegerechtlichen Widmung sei durch alle amtlich zugelassenen Fahrzeuge uneingeschränkt zulässig. Aufgrund der Bedeutung der R-Straße als Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes für den öffentlichen Personennahverkehr, den Wirtschaftsverkehr und den Stadtteil übergreifenden Verkehr kämen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nicht in Betracht. Aufgrund einer erforderlichen Priorisierung könnten auch nicht für alle Straßen, bei denen eine erhöhte Lärmbelastung vorliege, Maßnahmen geprüft werden. Nach der Lärmaktionsplanung 2013 gehöre die R-Straße nicht zu den 40 am stärksten belasteten Straßen, die vorrangig bearbeitet würden.

Am 1. Februar 2017 fand durch das Polizeikommissariat 26 der Beklagten über 24 Stunden vor dem Haus des Klägers eine Verkehrszählung statt. Diese ergab 9.026 Fahrzeuge, davon 178 Zweiräder, 7.149 Pkw, 1.147 Transporter, 281 Lkw und 271 Lastzüge. Die Beklagte wertete diese Daten im Rahmen einer im weiteren Verlauf des Verfahrens abgegebenen internen Stellungnahme unter dem 12. Juni 2018 aus (Bl. 83 ff. der Sachakte, im Folgenden: schalltechnische Untersuchung vom 12. Juni 2018). Für das Wohnhaus des Klägers ergaben sich hiernach Beurteilungspegel von jeweils 66 dB(A) im Erdgeschoss und im ersten Obergeschoss am Tag und von 58 dB(A) im Erdgeschoss und 59 dB(A) im Obergeschoss in der Nacht.

Mit Schreiben vom 2. Mai 2017 legte der Kläger gegen die Verweigerung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen Widerspruch ein: Die R-Straße werde regelmäßig als Schleichweg und Ausweichstrecke zur Vermeidung der Bundesstraße 431 benutzt, insbesondere durch Lkw von DHL und der Spedition Schockemöhle. Er habe einen individuellen Anspruch auf Lärmreduzierung. Nach der von der Umweltbehörde veröffentlichten Lärmkarte liege die Lärmbelastung vor seinem Haus am Tage zwischen 65 und 70 dB(A), in der Nacht zwischen 60 und 65 dB(A). Bei Lärmwerten dieser Größenordnung habe die Behörde im Ermessenswege konkrete lärmmindernde Maßnahmen zu erwägen. Außerdem leide das Grundstück erheblich unter Dieselabgasen, die bei einigen Wetterlagen unerträglich seien. Nachts würden die Kraftfahrer die Straße als Rennstrecke missbrauchen, da es kaum Ampeln gebe. Die geltende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h würde von der Polizei nicht durch-

gesetzt. Er verlange konkrete Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung durch Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zumindest nachts, hilfsweise auch nur für Lkw, oder durch Beschränkung des Durchfahrtsverkehrs von Lkw.

Im Rahmen des weiteren Verfahrens gelangte die Beklagte in einer internen Stellungnahme vom 14. September 2017 (Bl. 45a der Sachakte; im Folgenden: schalltechnische Untersuchung vom 14. September 2017) unter Heranziehung der Daten der Strategischen Lärmkartierung aus dem Jahr 2017 und einer angenommenen durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 8.000 Kfz pro Tag zu Beurteilungspegeln von jeweils 64 dB(A) im Erdgeschoss und im ersten Obergeschoss am Tag und von 56 dB(A) im Erdgeschoss und 57 dB(A) im ersten Obergeschoss in der Nacht.

Am 17. September 2017 hat der Kläger Untätigkeitsklage erhoben: Die im Internet veröffentlichte Lärmkarte der Beklagten weise für sein Grundstück eine Lärmbelastung am Tag zwischen 65 und 70 dB(A) und in der Nacht zwischen 60 und 65 dB(A) auf. Die der Lärmkarte zugrundeliegenden Berechnungen auf dem Stand 2012 berücksichtigten dabei weder die Zunahme des Kfz-Verkehrs, insbesondere der Lkw, noch den Umstand, dass etwa  $\frac{1}{4}$  der Fahrzeuge das Tempolimit zum Teil deutlich überschritten. Die tatsächliche Lärmbelastung dürfte deshalb wesentlich höher sein. Seine Ehefrau sei durch den Lärm herzkrank und dienstunfähig geworden. Die Schwelle für Verkehrslärmschutz durch Maßnahmen auf der Grundlage der StVO sei aufgrund neuerer Rechtsprechung und aktuellen medizinischen Erkenntnissen wesentlich niedriger anzusetzen. So steige etwa das Risiko für eine koronare Herzerkrankung ab 50 dB(A) deutlich an. Die vom Umweltbundesamt für die Lärmsanierung als Auslösewerte vorgesehenen 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts führten nach den Erkenntnissen der WHO zu grundrechtlich relevanten Gesundheitsgefahren. Die von der Beklagten am 1. Februar 2017 durchgeführte Verkehrszählung habe zu niedrige Werte erbracht, weil damals die R-Straße in Höhe der Nrn. X-Y halbseitig gesperrt gewesen sei, sodass viele Pendler sie gemieden hätten. Auch habe die Beklagte die Lärmwerte nicht richtig nach der RLS-90 berechnet, da dort Lkw Fahrzeuge ab 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht einzurechnen seien, die Beklagte aber Lkw erst ab 3,5 t angenommen habe. Der Lkw-Anteil sei damit viel zu gering angesetzt worden. Auf passiven Lärmschutz durch Lärmschutzfenster sei er nicht zu verweisen, da die einfachverglasten Sprossenfenster seines Hauses aus dem Jahr 1925 wegen der Erhaltung des Charakters des Gebäudes nicht durch Schallschutzfenster ersetzt werden dürften. Bei Lärmwerten von mehr als 49 dB(A) in der Nacht und 59 dB(A) tagsüber müsse die Beklagte im Ermessenswege konkrete Lärm min-

dernde Maßnahmen erwägen und die Belange des Betroffenen mit den Belangen des Verkehrs abwägen. Bei Werten von mehr als 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tagsüber könne davon ausgegangen werden, dass den Betroffenen in der Regel ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz zustehe. Soweit die Beklagte die Buslinie X anführe, diene diese wesentlich den Verkehrsbedürfnissen Wedels. Auch führe sie ohnehin bereits durch eine verkehrsberuhigte Zone. Hinsichtlich des Lkw-Verkehrs werde nicht berücksichtigt, dass der Schulauer Weg und der Tinsdaler Kirchenweg für LKWs gesperrt worden sein, obwohl es sich bei dem Straßenzug um eine der beiden einzigen möglichen direkten Verbindungen zwischen Hamburg und Wedel handele, die darüber hinaus von der Buslinie X benutzt werde. Dieser Verkehr verlagere sich zum Gutteil zur R-Straße. Diese sei schon wegen viel zu geringer Verkehrsstärken zu Unrecht als Hauptverkehrsstraße qualifiziert und bei der erstmaligen endgültigen Herstellung 1998 auch nicht als Hauptverkehrsstraße ausgebaut worden. Ein weiterer Ausbau sei ausweislich des maßgeblichen Bebauungsplans auch nicht beabsichtigt. Die hier anzustellenden technischen Anforderungen erfülle sie nicht, sondern nur die für eine Sammelstraße. Die Ausweisung und Nutzung als Hauptverkehrsstraße sei damit unzulässig, wenn nicht rechtswidrig, schon weil die Fahrbahn nicht mindestens 6,5 m breit sei und es keine Radwege gebe. Die Definition einer Hauptverkehrsstraße setze voraus, dass diese leistungsfähig ausgebaut sei. Trotzdem werde die Straße in aller Regel nicht für Ziel- und Quellverkehr zwischen Rissen und Blankenese benutzt, sondern diene vornehmlich dem überörtlichen Ost-West-Verkehr zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein. Täglich komme eine Kette von Schwerlastzügen mit Ytong-Steinen aus dem Werk in Wedel und weitere Serien von Schwerlastzügen transportierten umgekehrt Material zum zukünftigen Businesspark nach Wedel. Verkehrliche Belange stünden einer Verkehrsberuhigung der R-Straße nicht entgegen, da für den überörtlichen Verkehr die vierspurig ausgebaute Bundesstraße 431 vorhanden sei und ohne nennenswerte Zunahme der Lärmbelastung jedenfalls den Lkw-Verkehr aufnehmen könne.

Im Rahmen des Klageverfahrens hat die Beklagte eine weitere Verkehrszählung veranlasst, die am 9. November 2017 zwischen 6 und 19 Uhr stattfand. Hierbei wurde ein Tagesverkehr von rund 9.700 Kraftfahrzeugen in 24 Stunden mit einem Schwerverkehrsanteil von rund 7,34 % ermittelt. Diese Daten hat die Beklagte zusammen mit der Lärmkontor GmbH im Rahmen einer weiteren internen Stellungnahme vom 24. Januar 2019 (Bl. 101 ff. der Sachakte; im Folgenden: schalltechnische Untersuchung vom 24. Januar 2019) ausgewertet und Beurteilungspegel am Tag (je nach Stockwerk) zwischen 64 und 65 dB(A) und in der Nacht von einheitlich 57 dB(A) ermittelt.

Der Kläger beanstandet diesbezüglich, dass eine solche Zählung notwendig zu Fehlern führen müsse, da sie im Sommerhalbjahr zu erfolgen habe. Gerade in der R-Straße fehle es im Winterhalbjahr an dem sonst erheblichen Motorradverkehr, wie auch der Transport von Baustoffen geringer sei. Dies könne auch nicht durch statistische Saisonzuschläge ausgeglichen werden. Wieder seien die Lkw zwischen 2,8 und 3,5 t nicht gezählt worden. Sie seien auf der Basis gezählter Lkw über 3,5 t lediglich unter Hinzurechnung von 20 % hochgerechnet worden, was rein spekulativ sei, da dies nicht den tatsächlichen Anteilen verschiedener schwerer Lkw entspreche. Zudem könnten Lkw über 3,5 t mit dem Kriterium Zwillingreifen nicht sicher ermittelt werden. Auch schwere Lkw hätten zum Teil keine Zwillingreifen. Nachts sei gar nicht gezählt worden. Die aufgrund der Tageswerte vorgenommene Schätzung der Nachtverkehre stelle keine ernstzunehmende Hochrechnung dar.

Mit Bescheid vom 5. Juli 2019 lehnte die Beklagte den Antrag des Klägers auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen in der R-Straße förmlich ab: Maßgeblicher Abschnitt der Straße sei hier der Bereich zwischen X-Straße und Y. mit einer Länge von ca. 300 m. Die R-Straße sei eine Teilstrecke im Netz der Hauptverkehrsstraßen und eine wichtige Ost-Westverbindung. Sie verbinde die E-Straße mit der Bundesstraße 431 und sei uneingeschränkt dem öffentlichen Verkehr gewidmet, damit auch dem Schwerlastverkehr. Für jede Fahrtrichtung sei ein gut ausgebauter Fahrstreifen bei einer Fahrbahnbreite von 6-6,5 m vorhanden. Im maßgeblichen Abschnitt gebe es keine Häufung von Unfällen. Hauptverkehrsstraßen müssten nach § 45 Abs. 1c Satz 2 StVO grundsätzlich von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ausgenommen bleiben. Die am 1. Februar 2017 durchgeführte Verkehrszählung habe bei 9.026 Fahrzeugen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 46 km/h geben, wobei 85 % aller gemessenen Fahrzeuge nicht schneller als 53 km/h gewesen sein. Auch bei drei weiteren Geschwindigkeitsmessungen in den Jahren 2017-2019 im weiteren Verlauf der Straße seien keine Auffälligkeiten zu verzeichnen gewesen. Nach der Lärmschutzrichtlinien-StV kämen in allgemeinen und reinen Wohngebieten straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere in Betracht, wenn der Beurteilungspegel den Richtwert von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreite. Das sei nicht der Fall. Allerdings überschritten die Beurteilungspegel die hier maßgeblichen Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) von 59 dB(A) Tags und 49 dB(A) nachts. Dies begründe allerdings keinen Anspruch auf lärmreduzierende Maßnahmen. Es sei vielmehr auf den Einzelfall abzustellen. Dabei dürften Beschränkungen und Verbote nur angeordnet werden, wenn Lärm oder Abgase Beeinträchtigungen mit sich brächten, die jenseits dessen lägen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden müsse und damit zumutbar sei. Die R-Straße gehöre nicht zu den 40 lautesten

Straßen Hamburgs, für die eine nächtliche Geschwindigkeitsreduktion geprüft worden sei. Sie habe damit insoweit keine Priorität. Die Einführung von Tempo 30 würde dort auch zu einer Verschlechterung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs führen, da die Busse verlangsamt würden. Schon eine Fahrzeitverlängerung von einer Minute könne bewirken, dass Anschlüsse nicht erreicht würden. Auch könne die Einführung von Tempo 30 in einem Abschnitt bewirke, dass dieses auch für weitere Straßenabschnitte gefordert werde, was zu einer deutlichen Verzögerung des Busverkehrs führen würde. In Sachen Schwerlastverkehr gelte, dass es für den Quell- und Zielverkehr kaum alternative Routen gebe. Ein Durchfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr würde den Verkehrslärm zudem nicht nachhaltig mindern, da dieser Verkehr in der R-Straße gering sei. Die Freizügigkeit des Verkehrs, die Verkehrsfunktion, Verkehrsstruktur und die Verkehrsbedürfnisse ließen eine Beschränkung der R-Straße nicht zu. Diese werde auch nicht durch eine etwaige Schadstoffbelastung erforderlich, da dort wieder eine relevante Feinstaubbelastung noch eine relevante Stickoxidbelastung zu erwarten sei (im Jahr 2014: 19 µg/m<sup>3</sup>, Prognose für 2020: 16 µg/m<sup>3</sup>). Eine Abwägung der gegenläufigen Interessen führe im Ergebnis dazu, dass lärmbeschränkende Maßnahmen aus rechtlichen Gründen nicht angeordnet werden könnten.

Der Kläger hat hierzu wie folgt Stellung genommen: Durch die Bescheidung vom 5. Juli 2019 habe sich sein Begehren nicht erledigt. Dieser Bescheid sei auch rechtswidrig, da er falsche Tatsachen zugrunde lege. So werde für den Busverkehr bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h von einer Fahrzeitverlängerung von einer Minute ausgegangen. Diese könne hier aber bei einer maßgeblichen Strecke von 300 m vor seinem Haus lediglich 15 Sekunden betragen. Nicht erkennbar sei, dass dies zu Problemen beim Umstieg zu anderen Linien führen könne. Ohnehin müssten die Busse dort langsam fahren, weil ganz in der Nähe eine Haltestelle anzufahren sei. Auch habe die Beklagte verkannt, dass der Umweg über die R-Straße für Lastkraftwagen zur Vermeidung der Lkw-Maut auf der Bundesstraße 431 attraktiv und rentabel sei. Nach der RLS-90 könne auch nicht auf die Einbeziehung der Lkw unter 3,5 t verzichtet werden. Auf deren Menge könne auch nicht aus der Zahl größerer Lkw geschlossen werden. Das Segment dieser Fahrzeuge zwischen 2,8 und 3,5 t habe sich seit dem Jahr 2000 mehr als verdreifacht. Insoweit sei auf die tatsächlichen Zulassungszahlen abzustellen. Die Beklagte habe insoweit keinen Prognosepielraum. Zur Verminderung der dortigen Lärmbelastung habe die Beklagte im Tinsdaler Heideweg und dem Tinsdaler Kirchenweg ein Lkw-Verbot (mit Ausnahme von HVV-Bussen) und Tempo 30 angeordnet. Insoweit verlange er Gleichbehandlung. Nicht nachvollziehbar sei, dass die Beklagte mittlerweile drei verschiedene Lärmberechnungen erstellt



habe. Nicht erkennbar sei, nach welchen Berechnungsverfahren der RLS-90 diese jeweils erstellt worden seien. Auch sei der Lkw-Anteil in allen Fällen zu gering angesetzt worden. Bei den Berechnungen seien bereits handwerkliche Fehler erkennbar. Auf die neueren RLS-19 könne nicht abgestellt werden. Diese seien bereits aufgrund eines Verkündungsfehlers nicht anwendbar. Weiterhin unterliefen die neuen Berechnungsmethoden der RLS-19 das europarechtlich durch die Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) normierte Schutzniveau.

Seit Mai 2021 ist die E-Straße aufgrund von Bauarbeiten zunächst teilweise, derzeit voll gesperrt. Die Sperrung wird mindestens bis Ende 2024 andauern. Eine Anfang Januar 2023 in der R-Straße durchgeführte Verkehrszählung hat eine Verkehrsstärke von ca. 2.800 Fahrzeugen pro Tag ergeben. Vor diesem Hintergrund hat der Kläger seinen ursprünglich angekündigten Verpflichtungs- hilfsweise Neubescheidungsantrag in der mündlichen Verhandlung umgestellt.

Der Kläger beantragt nunmehr,

festzustellen, dass die Bescheide der Beklagten vom 9. September 2016 und 5. Juli 2019 einen Tag vor Beginn der Umleitung des Verkehrs wegen teilweiser und vollständiger Sperrung der E-Straße (wirksam spätestens ab Kw 15/2021) rechtswidrig gewesen sind und

festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet war, konkrete Maßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms an seinem Wohnhaus auf 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts, mindestens jedoch jeweils – wie in der Lärmschutz-Richtlinien-StV Nr. 2.3 vorgesehen – um drei dB(A), durch Verkehrsbeschränkungen auf der R-Straße gemäß § 45 StVO zu ergreifen entweder durch ein generelles Durchfahrtsverbot für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t, zumindest dies werktags, zumindest nachts an Werktagen, und/oder durch Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für alle Kfz, zumindest dies werktags, zumindest nachts an Werktagen, und/oder eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nur für Lkw ganztägig, zumindest dies werktags, zumindest nachts an Werktagen, und/oder durch Verbot des Durchgangsverkehrs von Lkw über 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht, zumindest dies werktags, zumindest nachts an Werktagen, und/oder durch Verbot des Durchgangsverkehrs von Lkw über 12 t zulässigem Gesamtgewicht, zumindest dies werktags, zumindest nachts an Werktagen, durch Verbot des Durchgangsverkehrs

von Lkw über 18 t zulässigem Gesamtgewicht, zumindest dies werktags, zumindest nachts an Werktagen,

hilfsweise, festzustellen, dass die Bescheide der Beklagten vom 9. September 2016 und 5. Juli 2019 einen Tag vor Beginn der Umleitung des Verkehrs wegen teilweiser und vollständiger Sperrung der E-Straße (wirksam spätestens ab Kw 15/2021) rechtswidrig gewesen sind und die Beklagte verpflichtet war, über seinen Antrag auf Erlass von Maßnahmen gemäß § 45 StVO zur Minderung des Verkehrslärms an seinem Haus durch Verkehrsbeschränkung auf der R-Straße nach Maßgabe der Entscheidungsgründe des Urteils erneut zu entscheiden,

weiter hilfsweise, die Beklagte zu verpflichten, konkrete Maßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms an seinem Wohnhaus auf 50 dB(A) nachts, mindestens jedoch jeweils – wie in der Lärmschutz-Richtlinien-StV Nr. 2.3 vorgesehen – um drei dB(A), durch Verkehrsbeschränkungen auf der R-Straße gemäß § 45 StVO zu ergreifen entweder durch ein generelles Durchfahrtsverbot für Lkw mit einem zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t, zumindest dies werktags, zumindest nachts an Werktagen, und/oder durch Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für alle Kfz, zumindest dies werktags, zumindest nachts an Werktagen, und/oder eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nur für Lkw ganztägig, zumindest dies werktags, zumindest nachts an Werktagen, und/oder durch Verbot des Durchgangsverkehrs von Lkw über 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht, zumindest dies werktags, zumindest nachts an Werktagen, und/oder durch Verbot des Durchgangsverkehrs von Lkw über 12 t zulässigem Gesamtgewicht, zumindest dies werktags, zumindest nachts an Werktagen, durch Verbot des Durchgangsverkehrs von Lkw über 18 t zulässigem Gesamtgewicht, zumindest dies werktags, zumindest nachts an Werktagen,

weiter hilfsweise, die Beklagte zu verpflichten, über seinen Antrag auf Erlass von Maßnahmen gemäß § 45 StVO zur Minderung des Verkehrslärms an seinem Haus durch Verkehrsbeschränkung auf der R-Straße nach Maßgabe der Entscheidungsgründe des Urteils erneut zu entscheiden.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie bezieht sich zur Begründung insbesondere auf den Bescheid vom 5. Juli 2019, hat das Verfahren „für erledigt erklärt“ und führt ergänzend aus: Sie habe nicht ohne zureichenden Grund über das Begehren des Klägers nicht entschieden. Bei dem Schreiben vom 9. September 2016 habe es sich noch gar nicht um einen Bescheid gehandelt. Dieser sei erst am 5. Juli 2019 ergangen. Es habe noch an Stellungnahmen anderer Behörden und einer maßgebliche Verkehrszählung gefehlt. Deshalb sei die Klage zu früh erhoben worden. Inhaltlich dürfe sie selbst bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen absehen, wenn ihr dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile als gerechtfertigt erscheine. In Wohngebieten lägen die Schwellenwerte für einen möglichen Anspruch des Betroffenen auf Einschreiten tagsüber bei 70 dB(A) und nachts bei 60 dB(A). Die nach der RLS-90 berechneten Beurteilungsfassadenpegel beruhten dabei auf der Strategischen Lärmkartierung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Sie lägen am Tag bei 64 dB(A), nachts bei 56-57 dB(A). Damit überschreite das Grundstück des Klägers die für eine Ermessensentscheidung notwendige Schwelle von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts, nicht aber die für einen Anspruch erforderliche Lärmschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Ferner habe sie in ihren schalltechnischen Untersuchungen Lkw ab einer zulässigen Masse von mehr als 2,8 t eingerechnet. Eine zweifelsfreie Unterscheidung der Fahrzeuge zwischen 2,8 und 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht sei per Augenschein nicht möglich. In der Praxis müsse deshalb auf statistische Daten als Korrekturfaktor zurückgegriffen werden. Andernfalls hätten sämtliche Lieferwagen angehalten und im Einzelnen erfasst werden müssen. Eine Erfassung der kleineren Lkw durch Umrechnung sei auch im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2012 (9 A 18.11) bestätigt worden. Bei der Verkehrszählung vom 1. Februar 2017 sei zugunsten des Klägers das werktägliche Ergebnis (DTVw) mit dem Siebentagesmittelwert (DTV) gleichgesetzt worden. Dies beinhalte eine Überschätzung der Verkehrsmenge von erfahrungsgemäß 10-20 % und damit eine Überbewertung der Lärmsituationen in einer Größenordnung von 1 bis 2 dB(A) zugunsten des Klägers. Bei der Berechnung des nächtlichen Verkehrslärms seien ferner die Werte für eine Gemeindestraße zugrunde gelegt worden, woraus sich zugunsten des Klägers ein höherer Wert im Vergleich zur Kategorie der Landes-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen ergeben habe. Gleichzeitig sei der Lkw-Anteil hieran zugunsten des Klägers tags und nachts gleich hoch angesetzt und nicht wie in der Tabelle aus der 16. BImSchV vorgegeben für die Nachtzeit verringert worden. Fachliche Anordnungen zu Verkehrszählungen gebe es in Hamburg nicht, nur Empfehlungen. Maßgeblich sei, dass die Zählungen zur schneefreien Zeit und an Tagen, an denen die Temperatur tagsüber bei über 0° liege, stattfänden. Für die Einstufung der R-Straße als Hauptverkehrsstraße sei es nicht

erforderlich, dass alle dafür möglichen Kriterien erfüllt seien. Ziel sei es, die Verbindungsqualität auf den Straßen zu gewährleisten, die hohe Verkehrsmengen abwickeln könnten, und das nachgeordnete Netz vom übergeordneten Verkehr freizuhalten. Die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) hätten ausgeführt, dass die Buslinie X die S-Bahnhöfe in Wedel und Blankenese verbinde. Die Anschlusszeiten dort seien bereits ausgereizt und könnten nicht weiter reduziert werden. Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit vor dem Haus des Klägers auf 30 km/h müsse mit einer um 15 Sekunden längeren Fahrzeit eingestellt werden. Mindestens 25 Fahrten würden sich dadurch um bis zu 2 Minuten verlängern, sodass Umsteigezeiten nicht mehr eingehalten werden könnten.

Mit Beschluss vom 29. Dezember 2022 hat die Kammer den Rechtsstreit auf den Vorsitzenden als Einzelrichter übertragen. Für die weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die Prozessakte, die zweibändige Sachakte der Beklagten (die Akten sind Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen), die Protokolle des Erörterungstermins vom 19. April 2021 sowie der mündlichen Verhandlung vom 7. Februar 2023 sowie auf die durch den Kläger in der mündlichen Verhandlung überreichten Anlagen K 19 und K 20 verwiesen.

### E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

- I. Die Entscheidung ergeht nach § 6 Abs. 1 Satz 1 VwGO durch den Einzelrichter.
- II. Die Klage hat weder mit den Feststellungs- (1.) noch den weiteren Hilfsanträgen (2.) Erfolg.
  1. Soweit der Kläger die Feststellung begehrt, die Bescheide der Beklagten vom 9. September 2016 und 5. Juli 2019 seien einen Tag vor Beginn der (zunächst teilweisen) Sperrung der E-Straße rechtswidrig gewesen und die Beklagte sei verpflichtet gewesen vor seinem Wohnhaus die verschiedenen in seinem Antrag genannten Maßnahmen – alternativ oder kumulativ – zu ergreifen, ist die Klage in entsprechender Anwendung von § 113 Abs. 1 Satz 4 VwGO zulässig (a)). Sie hat jedoch in der Sache keinen Erfolg (b)).
    - a) Die – nach § 173 Satz 1 VwGO in Verbindung mit § 264 Nr. 2 ZPO nicht als Klageänderung zu wertende und hiernach privilegiert mögliche – Umstellung des ursprünglich angekündigten Verpflichtungsantrages in einen Fortsetzungsfeststellungsantrag ist in entsprechender Anwendung von § 113 Abs. 1 Satz 4 VwGO zulässig (vgl. zur entsprechenden

Anwendbarkeit von § 113 Abs. 1 Satz 4 VwGO auf ein während der Rechtshängigkeit erledigtes Verpflichtungs- oder Bescheidungsbegehren BVerwG, Urt. v. 20.9.2018, 2 A 9.17, juris Rn. 56).

Die ursprünglich erhobene Verpflichtungs- hilfsweise Bescheidungsklage war als Untätigkeitsklage nach § 75 Satz 1 VwGO zulässig. Entgegen der Auffassung der Beklagten hat sich das Verfahren durch den Erlass des Bescheides vom 5. Juli 2019 nicht im Sinne von § 75 Satz 4 VwGO erledigt, da das Gericht das Verfahren nicht förmlich gemäß § 75 Satz 3 VwGO ausgesetzt hat. Nach Erlass des Bescheides vom 5. Juli 2019 konnte dieser durch Umstellung des Klagantrages in das laufende Klageverfahren einbezogen werden. Mit dem Kläger wertet das Gericht das Schreiben der Beklagten vom 9. September 2016 als ablehnenden Bescheid. Die sich hieran anschließende Rechtsfrage, ob der weitere Bescheid vom 5. Juli 2019, den die Beklagte als Ausgangsbescheid ansieht, ein Zweitbescheid oder ein „verkappter“ Widerspruchsbescheid ist, kann offenbleiben. Jedenfalls bedurfte es nach Ergehen des Bescheides vom 5. Juli 2019 nicht der Durchführung eines gesonderten Widerspruchsverfahrens nach § 68 VwGO, da die Beklagte durch beide Bescheide eindeutig zum Ausdruck gebracht hat, dass sie dem Begehren des Klägers nicht abhelfen wird.

Durch die derzeitige und voraussichtlich bis Ende 2024 anhaltende Sperrung der E-Straße, die in ihrem weiteren Verlauf in die D-Straße, die B-Straße und sodann in die R-Straße übergeht, haben sich sowohl das Verpflichtungs- als auch das hilfsweise geltend gemachte Begehren auf Neubescheidung erledigt. Durch die Straßensperrung ist der Verkehr in der R-Straße – auch nach den eigenen Berechnungen und Recherchen des Klägers (vgl. Anlagen K 19 und K 20) – derart verringert (Mai 2019: ca. 11.418 Fahrzeuge pro Tag; Januar 2023 ca. 2.835 Fahrzeuge pro Tag), dass das ursprünglichen Klagebegehren im entscheidungserheblichen Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung offensichtlich nicht mehr zu erreichen ist. Der Kläger verfügt auch über ein besonderes Fortsetzungsfeststellungsinteresse in der Gestalt einer konkreten Wiederholungsgefahr oder eines konkreten Weiterverfolgungsinteresses, da nach Abschluss der Bauarbeiten in der E-Straße und Aufhebung ihrer Sperrung es überwiegend wahrscheinlich ist, dass der dieses Verfahren kennzeichnende Interessenswiderspruch – Kläger begehrt Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm, Beklagte lehnt ein Einschreiten ab – fortbesteht.

Soweit der Kläger über die Feststellung der Rechtswidrigkeit der Bescheide vom 9. September 2016 und 5. Juli 2019 hinaus die Feststellung begehrt, die Beklagte sei verpflichtet

gewesen, konkrete, im einzelnen bezeichnete Maßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms an seinem Haus zu ergreifen, ist auch dieser Antrag zulässig. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts im Beamtenrecht, wonach in Fällen, in denen der Behörde ein Ermessensspielraum – wie hier durch § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, Abs. 9 Satz 1 StVO – eingeräumt ist, im Rahmen einer Fortsetzungsfeststellungsklage neben der Feststellung, dass der ablehnende Verwaltungsakt rechtswidrig gewesen ist, wegen der damit verbundenen Erweiterung des Streitgegenstandes nicht gleichzeitig die gerichtliche Entscheidung herbeigeführt werden kann, dass die Behörde zu der begehrten Maßnahme verpflichtet gewesen sei (vgl. hierzu BVerwG, Urt. v. 2.10.1986, 2 C 31.85, juris Rn. 17), findet ausnahmsweise keine Anwendung. Maßgeblich für die Zulässigkeit der Fortsetzungsfeststellungsklage ist die Frage, ob durch die Umstellung auf den Fortsetzungsfeststellungsantrag der Streitgegenstand in unzulässige Weise ausgewechselt oder erweitert wird (BVerwG, Urt. v. 4.12.2014, 4 C 33/13, juris Rn. 13). Dies ist nicht der Fall, da die ursprünglich angekündigten Klaganträge ebenfalls sowohl auf die Vornahme bestimmter Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm als auch auf Neubescheidung gerichtet waren. In dieser Situation besteht ein Gleichklang zwischen den ursprünglich angekündigten und den nunmehr gestellten Anträgen, die sowohl hinsichtlich der Vornahme als auch der Neubescheidung im Wege der Fortsetzungsfeststellungsklage fortgeführt werden können (vgl. auch: VGH München, Beschl. v. 13.6.2014, 15 ZB 14.448, juris Rn. 6).

b) Die Fortsetzungsfeststellungsklage hat jedoch in der Sache keinen Erfolg. Die Bescheide vom 9. September 2016 und 5. Juli 2019 sind rechtmäßig und verletzen den Kläger nicht in seinen Rechten. Er konnte vor Eintritt des erledigenden Ereignisses – Beginn der (Teil-)Sperrung der E-Straße – insbesondere nicht die Verpflichtung der Beklagten beanspruchen, dass diese durch Ergreifen der von ihm benannten konkreten Maßnahmen den Verkehrslärm an seinem Wohnhaus entweder auf 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht oder um wenigstens drei dB(A) mindert. Gemessen an den anzulegenden Maßstäben (aa)) hat er weder einen Anspruch auf behördliches Einschreiten durch den Erlass verkehrsbeschränkender Maßnahmen (bb)) noch auf Neubescheidung seines Antrages unter Berücksichtigung der Rechtsauffassung des Gerichts (cc)). Auch auf andere Rechtsvorschriften kann er sein Begehren nicht mit Erfolg stützen (dd)).

aa) Anspruchsgrundlage für den Erlass verkehrsbeschränkender Maßnahmen ist die auch geschützten Individualinteressen (hier: Gesundheitsschutz) dienende Regelung des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, Abs. 9 Satz 1 StVO. Hiernach können die Straßenverkehrsbehörden zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen die Benutzung bestimmter

Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten oder den Verkehr umleiten, wobei Verkehrszeichen und -einrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Ein Einschreiten zum Schutz vor Verkehrslärm setzt nicht voraus, dass ein bestimmter Schallpegel überschritten wird. Maßgeblich ist vielmehr, ob 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. Die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms ist nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt. Es ist jedoch anerkannt, dass zur Konturierung und praktischen Handhabung auf bestimmte Immissionsgrenzwerte im Sinne eines gestuften Modells als Orientierungshilfe zurückgegriffen wird. So besteht bei einer Überschreitung der in § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV; unmittelbar nur anwendbar für den Bau und oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen) geregelten Beurteilungspegel ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Bescheidung. Dieser Anspruch kann sich zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten, wenn die in Nr. 2.1 der Richtlinien für straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV; VkB1. 2007, S. 767 ff.) geregelten Grenzwerte überschritten werden. Eine Ermessensreduzierung auf Null ist aber auch in einem solchen Fall nicht zwangsläufig gegeben, da die Straßenverkehrsbehörde selbst bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen absehen darf, wenn ihr dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile gerechtfertigt erscheint (vgl. BVerwG, Beschl. v. 18.10.1999, 3 B 105.99, juris Rn. 2; VGH München, Beschl. v. 7.7.2021, 11 ZB 19.749, juris Rn. 23; OVG Münster, Urt. v. 1.6.2005, 8 A 2350/04, juris Rn. 32 ff.; VG Köln, Urt. v. 29. April 2022, 18 K 974/20, juris Rn. 36 ff.).

Entgegen der Auffassung des Klägers ist der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht zu entnehmen, dass für straßenverkehrsrechtliche Ansprüche zum Lärmschutz an Bestandsstraßen nicht mehr von dem vorstehend dargestellten Stufenmodell mit den darin genannten Orientierungswerten auszugehen ist. Insbesondere besteht keine Grundlage, bereits ab Beurteilungspegeln von 60 d(B)A am Tag und 50 dB(A) nachts einen Anspruch auf straßenverkehrsbehördliches Einschreiten anzunehmen. Die zum Beleg dieser Behauptung angeführten Entscheidungen (BVerwG, Hinweisbeschl. v. 25.4.2018, 9 A 16.16, juris Rn. 85 ff.; Urt. v. 8.9.2016, 3 A 5.15, juris Rn. 36) sind im Rahmen der Überprüfung von Planfeststellungsbeschlüssen betreffend die Errichtung von Bundesfernstraßen und Eisenbahnstrecken und damit im originären – hier gerade nicht eröffneten – Anwen-

dungsbereich der 16. BImSchV ergangen. Soweit der Kläger unter Hinweis auf Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zur Frage von Entschädigungsansprüchen aus enteignendem Eingriff wegen Verkehrsimmissionen (BGH, Urt. v. 10.12.1987, III ZR 204/86, juris Rn. 16) und unter Bezugnahme auf Veröffentlichungen des Umweltbundesamtes sowie der Gesundheitsbehörde der Beklagten argumentiert, die Auslösewerte für die Beurteilung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle für Verkehrslärm seien wesentlich geringer anzusetzen, da bereits ab Werten von 50 dB(A) etwa das Risiko für eine koronare Herzerkrankung kontinuierlich ansteige, führt dies zu keiner anderen Bewertung. Das Gericht stellt die durch den Kläger aufgezeigten medizinischen Erkenntnisse nicht in Abrede. Gleichwohl ist derzeit nicht erkennbar, dass das oben dargestellte gestufte Modell die durch Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG geschützte Gesundheit von Straßenanliegern nur noch unzureichend berücksichtigt. Für den hier in Rede stehenden Lärmschutz an Bestandsstraßen gewährleistet das gestufte Vorgehen einen dynamischen Grundrechtsschutz dergestalt, dass sich der Ermessensspielraum der Beklagten, von Schutzmaßnahmen abzusehen, umso mehr verengt, je höher die Immissionswerte sind. Gleichzeitig ermöglicht es das gestufte Modell mit den dargestellten Orientierungswerten der Beklagten, gegenläufige öffentliche Interessen (insbesondere Vorbelastung, Vorprägung und Funktion einer Straße für den öffentlichen und privaten Verkehr) – die insbesondere in einer dicht besiedelten Großstadt ebenfalls ein hohes Gewicht erreichen können – durch eine umfassende Abwägung miteinander in Einklang zu bringen.

Besteht hiernach (lediglich) ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Bescheidung, gelten für die Ermessensausübung die folgenden Maßgaben: Allgemein sind nach § 114 Satz 1 VwGO behördliche Ermessensentscheidungen nur auf Ermessensfehler (Ermessensausfall, -fehlgebrauch und -überschreitung) hin zu überprüfen. Bereichsspezifisch für den Erlass von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zum Lärmschutz ist die Ermessensentscheidung der Straßenverkehrsbehörde daraufhin zu überprüfen, ob sie im Rahmen einer nachvollziehbaren und vertretbaren Abwägungsentscheidung neben den Interessen des Betroffenen sowohl die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer gewürdigt als auch die Interessen der Anlieger anderer Straßen in Rechnung gestellt hat, ihrerseits von übermäßigem Lärm verschont zu bleiben, der als Folge verkehrsberuhigender oder verkehrslenkender Maßnahmen eintreten kann. Sie darf dabei in Wahrung allgemeiner Verkehrsrücksichten und sonstiger entgegenstehender Belange von derartigen Maßnahmen umso eher absehen, je geringer der Grad der Lärmbeeinträchtigung ist, dem entgegengewirkt werden soll. Aber auch bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen kann sie von



verkehrsbeschränkenden Maßnahmen ermessensfehlerfrei absehen, wenn dies im Einzelfall mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile gerechtfertigt erscheint. Bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen müssen die der Anordnung verkehrsberuhigender oder verkehrslenkender Maßnahmen entgegenstehenden Verkehrsbedürfnisse und der genannten Anliegerinteressen allerdings schon von einigem Gewicht sein, wenn mit Rücksicht auf diese Belange ein Handeln der Behörde unterbleibt. Bei der Prüfung, ob und gegebenenfalls welche verkehrsregelnden Anordnungen im Einzelfall geboten sind, ist auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit sowie auf das Vorhandensein oder das Fehlen einer Lärmvorbelastung abzustellen. Maßgeblich sind auch andere Besonderheiten des Einzelfalles. Von Bedeutung für die Bewertung der Zumutbarkeit des Lärms ist dabei insbesondere, ob der ihn auslösende Verkehr die betroffenen Straßen funktionsgerecht oder funktionswidrig in Anspruch nimmt. Darüber hinaus hat die Straßenverkehrsbehörde zu prüfen, ob und welche Verkehrsregelungen, die den Verkehr zum Zwecke der Verkehrssicherheit oder -ordnung lenken oder beschränken sollen, zu dem angestrebten Zweck geeignet und erforderlich sind, welche Lärminderung zu erwarten wäre und das Unterbleiben von Spitzenpegeln in Erwägung zu ziehen (vgl. OVG Münster, Urt. v. 1.6.2005, 8 A 2350/04, juris Rn. 50 ff.; VG Köln, Urt. v. 29. April 2022, 18 K 974/20, juris Rn. 58 ff.).

bb) Gemessen an diesen Maßstäben hat der Kläger keinen Anspruch auf behördliches Einschreiten, da für die R-Straße, die sich in einem reinen Wohngebiet befindet, die Beurteilungspegel nicht die für reine und allgemeine Wohngebiete geltenden Richtwerte nach Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreiten. Ausweislich der schalltechnischen Untersuchungen der Beklagten vom 14. September 2017 (basierend auf Werten der Strategischen Lärmkartierung 2017) und 12. Juni 2018 (basierend auf der Verkehrszählung am 1. Februar 2017) liegt der Beurteilungspegel tagsüber (je nach Stockwerk) zwischen 64 und 66 dB(A), nachts (je nach Stockwerk) zwischen 56 und 59 dB(A). Eine weitere schalltechnische Untersuchung vom 24. Januar 2019, die die Beklagte zusammen mit der Lärmkontor GmbH erstellt hat und die auf der weiteren Verkehrszählung vom 9. November 2017 beruht, ergab (je nach Stockwerk) Beurteilungspegel zwischen 64 und 65 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht. Auch die durch den Kläger auf der Grundlage weiterer Verkehrszählungen am 25. April 2018 und 2. April 2019 selbst ermittelten Pegel überschreiten die Richtwerte nicht (vgl. Spalten H und I der Anlage K 20).

Das Gericht geht zugunsten des Klägers von diesen auf der Grundlage der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen aus dem Jahr 1990 (RLS-90) berechneten Werten aus, auch

wenn derzeit nach § 3 Abs. 1 Satz 1 der 16. BImSchV die Beurteilungspegel nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen aus dem Jahr 2019 (RLS-2019) zu berechnen sind und insoweit offensichtlich noch keine Kohärenz mit den Lärmschutz-Richtlinien-StV hergestellt worden ist. Diese sehen nach Nr. 2.2 weiterhin die Berechnung nach den RLS-90 vor. Da für Straßen innerorts mit den RLS-19 um ca. 2 dB(A) geringere Werte als nach den RLS-90 berechnet werden (vgl. BT-Drs. 19/18471, S. 15), sind die höheren, nach den RLS-90 berechneten Werte für den Kläger günstiger.

Vor diesem Hintergrund erübrigt sich auch eine Entscheidung zu den durch den Kläger aufgeworfenen Rechtsfragen, ob die RLS-19 anwendbar sind, da diese entgegen § 2 des Verkündungs- und Bekanntmachungsgesetzes (in der bis zum 31.12.2022 geltenden Fassung; BGBl. Teil III, Gliederungsnr. 114-1; VkBkmG) nicht in den Verordnungstext des § 3 Abs. 1 Satz 1 der 16. BImSchV inkorporiert worden seien, sondern diese Norm lediglich auf eine Verkündung im Verkehrsblatt verweise. Im Verkehrsblatt könnten nach § 3 Abs. 2 VkBkmG a. F. jedoch nur Rechtsverordnungen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zu veröffentlicht werden. Weiterhin verstoße die Berechnung der Emissionswerte nach den RLS-19 aufgrund der zuvor dargestellten geänderten Berechnungsweise gegen das europarechtlich durch die Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) normierte Schutzniveau. Mit diesem sei es unvereinbar, dass bei gleicher Verkehrsbelastung allein durch die geänderte Berechnungsmethode der RLS-19 ein höheres Lärmniveau hinzunehmen sei. Diese Rechtsfragen können auch aus einem weiteren Grund offenbleiben: Die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV und die ihrer Berechnung dienenden RLS-19 gelten – wie bereits ausgeführt – aufgrund des nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV gerade nicht eröffneten Anwendungsbereichs nicht als unmittelbar anwendbares Recht, sondern werden lediglich als Orientierungshilfe herangezogen.

Auch unter Berücksichtigung der weiteren Argumentation des Klägers gegen die durch die Beklagte ermittelten Werte kann ein Individualanspruch des Klägers auf straßenverkehrsbehördliches Einschreiten zum Lärmschutz zum Zeitpunkt vor Beginn der (Teil-)Sperrung der E-Straße nicht festgestellt werden. Mit seinen Einwänden verweist der Kläger zwar auf Verbesserungspotential, zeigt jedoch nicht auf, dass es unter Berücksichtigung der von ihm benannten Aspekte zu einer Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV gekommen wäre. Im Einzelnen sind insbesondere die Zeitpunkte der Verkehrszählungen, die den schalltechnischen Untersuchungen zugrunde liegen, nicht zu beanstanden ((1)). Weiterhin greifen die gegen die angewandte Methodik der Beklagten gerichteten Einwände

nicht durch ((2)). Schließlich folgt auch aus Nr. 2.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV kein Individualanspruch auf straßenverkehrsbehördliches Einschreiten zur Minderung des Verkehrslärms um drei dB(A) ((3)).

(1) Der Zeitpunkt der am 1. Februar 2017 durchgeführten Verkehrszählung, der der schalltechnischen Untersuchung vom 12. Juni 2018 zugrunde liegt, ist nicht zu beanstanden. Soweit der Kläger an diesem Datum bemängelt, dass die Empfehlungen für Verkehrserhebungen (Ausgabe 2012, Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.) die Monate März bis Oktober außerhalb von Ferienzeiträumen präferierten, da in den Monaten November bis Februar das Verkehrsaufkommen deutlich reduziert sei, teilt das Gericht diese Auffassung in dieser Pauschalität für den in Hamburg zu betrachtenden Großstadtverkehr – auch unter Berücksichtigung des Vortrags des Klägers zu saisonal unterschiedlichem Motorradverkehr – nicht. Jedenfalls an Werktagen ist für das Gericht nicht ersichtlich, dass die Verkehrsströme in der R-Straße, die sich nach den Darstellungen der Beteiligten in der mündlichen Verhandlung insbesondere aus dem Berufsverkehr sowie dem Liefer-, Schwerlast- und öffentlichen Personennahverkehr zusammensetzen, jahreszeitlich derart schwanken, dass die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV im Sommerhalbjahr überschritten werden. Dies wird auch aus den eigenen Berechnungen des Klägers deutlich, die sich auch auf Frühlingsmonate (25. April 2018 und 2. April 2019) beziehen und keine Überschreitung dieser Richtwerte ergeben (vgl. Anlage K 20 Spalten H und I). Schließlich folgt auch aus dem Hinweis des Klägers, die Zählung am 1. Februar 2017 sei nicht repräsentativ, da sie zu einer Zeit erfolgt sei, in der der Verkehrsfluss in der R-Straße in Höhe des Hauses X (Nrn. X-Y) durch eine etwa 100 m lange halbseitige Sperrung mit Baustellenampeln deutlich behindert gewesen sei, keine andere Wertung. Die an diesem Tag gezählte Verkehrsmenge von 9.026 Fahrzeugen bewegt sich innerhalb der Spanne der ersten in dieses Verfahren eingeführten Verkehrszählung vom 19. Mai 2005 mit 8.960 Fahrzeugen und den Werten der Zählung vom 25. April 2018 mit 10.317 Fahrzeugen. Selbst unter Zugrundelegung dieses höheren Wertes ergibt sich aus den Berechnungen des Klägers keine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV (vgl. zu den genannten Zahlen Anlage K 20, Spalten B und H).

Vor diesem Hintergrund begegnet auch der Zeitpunkt der weiteren Verkehrszählung vom 9. November 2017 – Grundlage für die schalltechnische Untersuchung vom 24. Januar 2019 – keinen durchgreifenden Bedenken. Insbesondere befindet sich dieses Datum im frühen November noch in hinreichender Nähe zum – nach Auffassung des Klägers – u. a. zu präferierenden Zählmonat Oktober.

Darüber hinaus hat die Beklagte plausibel und nachvollziehbar erläutert (vgl. zum Ganzen Bl. 102R d. A.), dass die im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung vom 12. Juni 2018 ermittelten Werte großzügig zugunsten des Klägers überbewertet und aufgerundet worden sind, mit der Folge, dass etwaige saisonale Schwankungen in den Berechnungs- und Rundungsspielräumen aufgehen: So ist der am 1. Februar 2017, einem Mittwoch, über 24 Stunden durch das Polizeikommissariat 26 ermittelte durchschnittliche tägliche Verkehr an Werktagen (DTVw) dem Siebentagesmittelwert der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) gleichgesetzt worden. Es ist plausibel, dass es – wie die Beklagte weiter ausführt – bei einer derartigen Gleichsetzung eines an einem Wochentag gezählten Wertes mit einem auch verkehrsrärmere Wochenendtage umfassenden Wochendurchschnittswert zu einer Überschreitung der Verkehrsmenge von erfahrungsgemäß 10 bis 20 Prozent kommt und hieraus aufgrund der Aufrundungsregel der RLS-90 eine Überbewertung der Lärmsituation von ein bis 2 dB(A) zugunsten des Klägers resultiert. Weitere Berechnungsspielräume zugunsten des Klägers ergeben sich aus dem Umstand, dass die Beklagte bei der Berechnung des nächtlichen Verkehrslärms die Werte für eine Gemeindestraße zugrunde gelegt hat, woraus sich zugunsten des Klägers ein höherer Wert im Vergleich zur Kategorie der Landes-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen ergeben hat. Gleichzeitig ist der Lkw-Anteil zugunsten des Klägers tags und nachts gleich hoch angesetzt und nicht wie in der Tabelle aus der 16. BImSchV vorgegeben für die Nachtzeit verringert worden. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass – ausgehend von den Werten der schalltechnischen Untersuchung vom 12. Juni 2018 und einer Überschätzung der dortigen Werte von wenigstens einem dB(A) – tagsüber ein Abstand von fünf dB(A) und nachts ein Abstand von zwei bis drei dB(A) bis zum Erreichen der Richtwerte nach Nr. 2.1 der Lärm-schutz-Richtlinien-StV besteht. Für den Anspruch auf straßenverkehrsbehördliches Einschreiten wäre sogar ein Überschreiten der Richtwerte notwendig.

(2) Weiterhin greifen die gegen die Methodik der schalltechnischen Untersuchungen der Beklagten gerichteten Einwände nicht in entscheidungserheblichem Ausmaß durch.

Soweit der Kläger allgemein einwendet, es sei widersprüchlich, dass für sein Haus drei verschiedene Lärmberechnungen mit jeweils unterschiedlichen Ergebnissen vorgestellt worden seien, zeigt er keinen Methodikfehler auf. Die unterschiedlichen Ergebnisse resultieren daraus, dass die Beklagte im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung vom 14. September 2017 für die Verkehrsstärke auf allgemeine Werte der Strategischen Lärmkartierung im Jahr 2017, für die schalltechnische Untersuchung vom 12. Juni 2018 auf die

konkrete Verkehrszählung vom 1. Februar 2017 und für die schalltechnische Untersuchung vom 24. Januar 2019 auf die konkrete Verkehrszählung vom 9. November 2017 zurückgegriffen hat.

Die gegen die schalltechnische Untersuchung vom 24. Januar 2019 erhobenen Einwände, es sei nicht erkennbar, welche Abstandsparameter oder Dämpfungen in die Berechnung eingeflossen seien, auch sei das Emissionsband nicht wie in der Berechnung angenommen (vgl. Bl. 104 der Sachakte) 1,63 m, sondern 1,5 m vom Mittelstreifen entfernt, sind nicht entscheidungserheblich. Für das Gericht ist nicht erkennbar, dass die Beklagte – oder die Lärmkontor GmbH – von falschen örtlichen Gegebenheiten ausgegangen sind. Ausweislich Blatt 105 der Sachakte lag eine genaue Kartierung der Örtlichkeiten und Baukörper vor. Es ist dabei auch nicht erkennbar, dass die Verwendung eines um lediglich 33 cm kürzeren Entfernungswertes zu einer rechtlich relevanten Erhöhung der Beurteilungspegel von mehr als drei dB(A) nachts oder mehr als fünf bis sechs dB(A) am Tag führen würde. Dies wäre jedoch – ausgehend von den berechneten Beurteilungspegeln von 57 dB(A) nachts und 64 bis 65 dB(A) am Tag – notwendig, um eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV zu begründen. An diesem Ergebnis ändert auch der Umstand nichts, dass die Verkehrszählung am 9. November 2017 nicht auch in der Nacht standfand und die Werte insoweit hochgerechnet wurden. Zieht man zugunsten des Klägers die Werte der ganztägigen Verkehrszählung vom 1. Februar 2017 heran (nachts unter Berücksichtigung von Rundungsspielräumen: 57 bis 58 dB(A)), ist ebenfalls nicht zu erkennen, dass die Verwendung eines um lediglich 33 cm kürzeren Entfernungswertes zu einer rechtlich relevanten Erhöhung des nächtlichen Beurteilungspegels von mehr als zwei dB(A) führen würde.

Keinen entscheidungserheblichen Methodikfehler zeigt der Kläger mit seiner Argumentation auf, die Beklagte nehme im Rahmen des Berechnungsfaktors „p“ (maßgebender Lkw-Anteil über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht) fortlaufend zu niedrige Werte an, da die Lkw im Gewichtsbereich zwischen 2,8 t und 3,5 t nicht erfasst würden und auch nicht alle Lkw über 3,5 t in den Verkehrszählungen erfasst seien, weil das hierfür maßgebliche Abgrenzungskriterium der Zwillingsbereifung angesichts der zunehmenden Herstellung von Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 7 t ohne Zwillingsreifen nicht mehr aussagekräftig sei.

Die Beklagte hat mit ihrer Stellungnahme vom 12. Juni 2018 den Befund des Klägers, die „leichten Lkw“ zwischen 2,8 t und 3,5 t seien nicht als Lkw im Sinne der RLS-90 berücksichtigt worden, bestätigt. Dies hat seinen Grund in der auch vom Kläger aufgezeigten

Schwierigkeit, dass eine genaue Erfassung insbesondere der „leichten Lkw“ ein Anhalten aller Lkw und eine Einsichtnahme in die Zulassungspapiere erfordern würden. Eine derartige Vorgehensweise im Rahmen einer Verkehrszählung würde zu einer erheblichen Verkehrsstockung führen, die die Zählung des übrigen Verkehrs massiv beeinträchtigen und dadurch verfälschen würde. In dieser „zwickmühlenartigen“ Situation ist es nicht zu beanstanden, dass die Beklagte den Anteil der leichten Lkw mit einem Näherungsschätzfaktor von 1,2 bemisst. Die Beklagte hat diesen Wert ausweislich ihrer Stellungnahme vom 12. Juni 2018 (Bl. 83 der Sachakte) plausibel und nachvollziehbar sowohl methodisch fundiert als auch rechtlich gestützt hergeleitet, indem sie sich auf die „Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen, März 2017“ der damaligen Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz des Landes Berlin, die „Mitteilungen der Bundesanstalt für Straßenwesen 1/2009“ sowie das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2012 (9 A 18.11) bezieht. Soweit der Kläger gegen die genannten Veröffentlichungen einwendet, sie beruhten auf veralteten Kraffahrzeugzulassungsdaten und aus der „Verkehrsbefragung und Untersuchung zum Schwerverkehr im Auftrag der Landeshauptstadt Wiesbaden, Erläuterungsbericht 20. Januar 2014“ folge ein Umrechnungsfaktor von 1,97, zeigt er damit lediglich auf, dass in der Fachwissenschaft verschiedene Ansätze zur Bestimmung des Faktors bestehen, er legt jedoch nicht dar, dass der Ansatz der Beklagten, von einem Faktor von 1,2 auszugehen, nicht mehr plausibel ist. Sein weiterer Hinweis, das Bundesverwaltungsgericht habe in dem genannten Urteil im Rahmen eines eine Bundesautobahn betreffenden Planfeststellungsbeschlusses einen Schätzfaktor von 1,17 als nicht abwägungsfehlerhaft gewertet (vgl. BVerwG, Ur. v. 10.12.2012, 9 A 18.11, juris Rn. 18), hierauf könne sich die Beklagte jedoch nicht für die Richtigkeit der Berechnung des ihn betreffenden Verkehrslärms stützen, da es nicht um eine planungsrechtliche Abwägungsentscheidung gehe, ist lediglich im Ausgangspunkt (keine planungsrechtliche Abwägungsentscheidung) zutreffend. Es ist jedoch nicht zu beanstanden, dass die Beklagte anlässlich der oben dargestellten „Zwickmühlensituation“ auf Rechtsprechung zurückgreift, die in einer ähnlichen Situation (Beurteilung von Verkehrslärm) einen Faktor von 1,17 als nicht rechtsfehlerhaft bewertet hat und die Beklagte diesen Wert zugunsten des Klägers auf 1,2 aufrundet.

Unabhängig hiervon fehlt der gesamten Argumentation des Klägers zu einer falschen Bemessung des maßgeblichen Lkw-Anteils „p“ die Ergebnisrelevanz, weil er nicht aufzeigt, dass – seine Auffassung zugrunde gelegt – die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten werden würden. Eine etwaige Fehlgewichtung des Faktors „p“ geht vielmehr

in den oben unter (1) dargestellten Abständen sowie den Berechnungs- und Rundungsspielräumen auf. Dies folgt auch aus den eigenen Berechnungen des Klägers. Soweit er unter Nutzung von Zulassungsstatistiken des Kraftfahrtbundesamtes der Auffassung ist, es sei ein Schätzfaktor für die „leichten Lkw“ von 2,6 zu verwenden, folgt aus der Anlage K 20, in der er sogar einen Faktor von 2,9 verwendet, keine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV.

Darüber hinaus könnte die Beklagte, wie ausgeführt, auch bei einer Überschreitung der maßgeblichen Beurteilungspegel von dem Erlass verkehrsbeschränkender Maßnahmen absehen, wenn dies im Einzelfall mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile gerechtfertigt erscheint. Eine derartige Situation liegt vor, da die Beklagte ermessensfehlerfrei in den streitgegenständlichen Bescheiden herausgearbeitet hat, dass die Nachteile von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen aufgrund der herausgehobenen Verbindungsfunktion der R-Straße für den Individual- und den öffentlichen Verkehr sowohl tags als auch nachts überwiegen. Für die Einzelheiten dieser zutreffenden Ermessensausübung wird auf die nachfolgenden Ausführungen unter cc) verwiesen.

(3) Schließlich folgt entgegen der Auffassung des Klägers auch aus Nr. 2.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV für ihn kein Individualanspruch auf straßenverkehrsbehördliches Einschreiten zur Minderung des Verkehrslärms um drei dB(A). Hiernach soll durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen der Beurteilungspegel unter die Richtwerte nach Nr. 2.1 abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um drei dB(A) bewirkt werden. Wie zuvor dargestellt, liegen die Beurteilungspegel jedoch schon deutlich unter den Richtwerten nach Nr. 2.1. In dieser Situation ist das Ziel der Lärmschutz-Richtlinien-StV bereits erreicht. Die Pegelminderung um drei dB(A) ist lediglich hilfsweise für die Situationen vorgesehen, in denen – aufgrund entgegenstehender öffentlicher Belange – keine Reduktion unter die Richtwerte nach Nr. 2.1 erfolgen kann. In einem solchen Fall soll jedenfalls eine Pegelminderung um drei dB(A) erreicht werden.

cc) Der Kläger kann nicht die Feststellung beanspruchen, dass die Beklagte verpflichtet war, seinen Antrag auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen zum Lärmschutz unter Berücksichtigung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu bescheiden. Die Beklagte hat den – aufgrund der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für reine Wohngebiete nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV von 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags eröffneten – Anspruch des Klägers auf ermessensfehlerfreie Bescheidung seines Antrages erfüllt.

Sie hat in den Bescheiden vom 9. September 2016 und vom 5. Juli 2019 auf der Grundlage der anzuwendenden Maßstäbe den Anspruch des Klägers auf ermessensfehlerfreie Bescheidung erkannt und Ermessen ausgeübt.

Auch ist eine Überschreitung der gesetzlichen Grenzen des Ermessens insbesondere durch eine unverhältnismäßige Fehlgewichtung des nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG geschützten Rechts des Klägers und seiner Familie auf körperliche Unversehrtheit im Verhältnis zu den übrigen zu berücksichtigenden Interessen nicht festzustellen. Die Beklagte hat in den genannten Bescheiden vielmehr ermessensfehlerfrei der Vorprägung der R-Straße als Verbindungsachse zwischen der E-Straße und der Bundesstraße 431 sowie ihrer Bedeutung für den öffentlichen Personennahverkehr, den Wirtschaftsverkehr und den Stadtteil übergreifenden Verkehr den Vorrang vor Maßnahmen zum Lärmschutz eingeräumt. Sie hat sich in den genannten Bescheiden insbesondere mit den durch den Kläger aufgezeigten Alternativen auseinandergesetzt, deren Umsetzung jedoch ermessensfehlerfrei abgelehnt. So hat sie Durchfahrtsbeschränkungen für den Schwerlastverkehr erwogen, jedoch mit dem gewichtigen Verweis abgelehnt, dass die Straße dem Allgemeingebrauch gewidmet und damit auch durch den Schwerlastverkehr befahren werden darf. Diese Argumentation ist nicht zu bemängeln, da – auch belegt durch die Zahlen des Klägers – der Anteil des Schwerlastverkehrs in der R-Straße über alle Verkehrszählungen im Zeitraum von 2005 bis April 2019 zwischen drei und etwas über sechs Prozent schwankt (vgl. Zeile 5 der Anlage K 20). Vor dem Hintergrund dieser geringen Werte wäre ein Durchfahrtsverbot für den Lkw-Verkehr mit einem unverhältnismäßigen Eingriff in den auch dieser Gruppe von Verkehrsteilnehmern zustehenden Anspruch auf den Allgemeingebrauch der Straße verbunden. Weiterhin hat die Beklagte eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der R-Straße auf 30 km/h erwogen, jedoch ebenfalls ermessensfehlerfrei abgelehnt, indem sie maßgeblich auf die damit verbundenen Nachteile in Form von Fahrzeitverlängerungen für die Nutzer der Buslinie X hingewiesen hat. Da die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV nicht erreicht sind und – wie unter bb) dargestellt – ein signifikanter Abstand zu ihnen besteht, überwiegen diese zwei Aspekte – Verbindungsfunktion der Straße und Nutzung durch den privaten und öffentlichen Verkehr – jedenfalls in der Summe den Gesundheitsschutz des Klägers.

Der Kläger zeigt mit seiner Argumentation keine Ermessensfehler im Rechtssinne auf, sondern setzt vielfach seine subjektive Bewertung an die Stelle der hierfür originär zuständigen Beklagten. Im Einzelnen:



(1) Soweit der Kläger der Auffassung ist, die Beklagte habe den Schutz seiner Gesundheit nicht angemessen gewürdigt und hätte insbesondere berücksichtigen müssen, dass die Beurteilungspegel gerade zu Nachtzeiten in der Nähe der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV lägen, zeigt der Kläger kein Missverhältnis in der Abwägungsentscheidung der Beklagten auf. Dies gilt auch für seinen – in der mündlichen Verhandlung nochmals pointiert vorgebrachten Einwand – durch die Einführung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen in seiner Nachbarschaft werde der Verkehr absichtsvoll in der R-Straße konzentriert und ihm „vor die Füße gekippt“. Die Beklagte hat sowohl in den streitgegenständlichen Bescheiden als auch in der mündlichen Verhandlung deutlich zum Ausdruck gebracht, dass sie bei der Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in einem gestuften Verfahren entlang verschiedener Priorisierungen vorgeht. Vorrangig sind Lärmschutzmaßnahmen an den Straßen, bei denen insbesondere die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten sind. Die Beklagte hat auf dieser Grundlage 40 Straßen in Hamburg identifiziert, die in diesem Sinne prioritär sind. Die R-Straße gehört – mangels Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV – nicht zu diesen Straßen. Dieses nach Prioritätsstufen gegliederte Vorgehen ist entgegen der Auffassung des Klägers nicht im Sinne eines Gesundheitsschutzes erster und zweiter Klasse zu beanstanden, da es sich an einem sachlich nachprüfbar Maßstab – den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV – orientiert. Wie sich aus dem Lärmaktionsplan Hamburg und dessen Fortschreibungen ergibt, auf die auch der Kläger verweist (vgl. zur dritten Stufe: <https://www.hamburg.de/content-blob/15215006/64b67a2843aed2c2022e292be0289fbc/ddat/anhang-zum-laermaktionsplan.pdf>; letzter Abruf am 13.2.2023), versteht die Beklagte den Lärmschutz als umfassende und fortlaufende Aufgabe. Auch in Bezug auf die R-Straße ist die Beklagte nicht passiv, sondern behält den Schutz der dortigen Anwohner und damit auch des Klägers durch regelmäßige Verkehrszählungen (zuletzt Anfang Januar 2023) im Sinne eines Monitorings im Blick und wird dies – so haben es die Vertreter der Beklagten in der mündlichen Verhandlung angekündigt – auch nach Abschluss der Baumaßnahmen in der E-Straße fortführen. Soweit der Kläger mit Blick auf die dritte Fortschreibungsstufe des Lärmaktionsplans Gleichbehandlung mit den 46 in der Maßnahme 3 (a. a. O.) genannten Straßenabschnitten fordert, die nächtliche Beurteilungspegel von mehr als 55 dB(A) aufweisen und die die Beklagte für eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung für geeignet hält, kann er hiermit weder für die Vergangenheit noch die Zukunft durchdringen. Für die Vergangenheit – vor Beginn der Baumaßnahmen in der E-Straße im Mai 2021 – bestand kein Gleichbehandlungsanspruch mit den 46 genannten Straßenabschnitten, da die Beklagte diesen Maßnahmenkatalog erst im Mai 2021 aufgestellt hat. Ab Mai 2021 bestand und besteht aktuell kein

Anspruch auf Gleichbehandlung, weil durch die Sperrung der E-Straße die R-Straße derzeit nicht zu den Straßen mit einem nächtlichen Beurteilungspegel von mehr als 55 dB(A) gehört. Nach den Berechnungen des Klägers auf der Grundlage der jüngsten Verkehrszählung Anfang Januar 2023 liegt der Beurteilungspegel nachts bei 54,8 dB(A).

(2) Entgegen der Auffassung des Klägers hat die Beklagte im Rahmen der Ermessensausübung die Ortsüblichkeit angemessen berücksichtigt. Es bestehen auch keine Bedenken dagegen, dass die Beklagte die R-Straße als herausgehobene Verkehrsstraße mit gewichtiger Verbindungsfunktion ansieht und diesen Aspekt im Ergebnis zulasten des Klägers wertet. Ob es sich – was der Kläger detailliert zu widerlegen versucht – bei der R-Straße auch um eine Hauptverkehrsstraße im Sinne des Kriterienrasters „Hauptverkehrsstraßen in Hamburg“ der damaligen Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Beklagten vom 7. Oktober 2005 (vgl. Bl. 126 d. A) handelt, kann offenbleiben. Dieses Kriterienraster dient lediglich der Zuständigkeitsabgrenzung für eine bestimmte Straße zwischen der Ebene der Fachbehörden der Beklagten und ihren Bezirksämtern. Ob die Beklagte die bestehende Vorprägung der R-Straße als gegenüber Nebenstraßen hervorgehobener Straße zu Recht getroffen hat, ist vielmehr nach den tatsächlichen Gegebenheiten zu beurteilen und im Ergebnis nicht zu beanstanden: Insoweit ist festzustellen, dass es sich bei der R-Straße nicht um eine Nebenstraße, sondern jedenfalls um eine Hauptstraße handelt, die auch in der Begründung des – auch für das Grundstück des Klägers geltenden – Bebauungsplans als solche beschrieben wird (dort S. 15). Auch die Verbindungsfunktion der Straße in Richtung Rissen und Wedel wird in der Begründung hervorgehoben und ist auch aufgrund ihres Verlaufs in geografischer Hinsicht offenkundig: Aus Richtung der Hamburger Innenstadt kommend ist die R-Straße in der Verlängerung der Straßen D-Straße und B-Straße durch ihren zumindest bis zum Dorfkern Rissen annähernd „schnurgeraden“ Verlauf in nordwestlicher Richtung die schnellste Straßenverbindung zwischen den Stadtteilen Rissen und Blankenese und ermöglicht darüber hinaus über den S-Weg oder die Straßen W-Straße, O., Rd.-Straße und nochmals W-Straße eine Anbindung an die Bundesstraße 431. Sie erschließt auf diese Weise nicht nur die nördlich und südlich von ihr gelegenen Wohnviertel in Blankenese und Rissen, sondern hat auch eine über den bloßen Anliegerverkehr hinausgehende Bedeutung. Diese hervorgehobene Bedeutung der R-Straße rechtfertigt – hierin ist dem Kläger im Ausgangspunkt Recht zu geben – nicht die Duldung jedweden Verkehrslärms. Gleichwohl ist die bestehende Vorprägung einer Straße als bedeutende Verbindungsstraße ein gewichtiger Umstand, der gegen die Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen in Ansatz gebracht werden kann. Geschieht dies – wie hier im Fall der R-Straße –, verpflichtet der Gesundheitsschutz die Beklagte zu Überwachungs-

und Monitoringmaßnahmen, um bei einer etwaigen Erhöhung des Verkehrslärms einzuschreiten. Wie unter (1) dargelegt, kommt die Beklagte dieser Monitoringverpflichtung fortlaufend nach.

(3) Ohne Erfolg wendet sich der Kläger weiterhin gegen die vorrangige Berücksichtigung der Belange der Buslinie X in der Ermessensausübung der Beklagten. Diese hat im Bescheid vom 5. Juli 2019 auf der Grundlage einer von den Verkehrsbetrieben Hamburg-Holstein GmbH (VHH) eingeholten Stellungnahme vom 29. Januar 2020 (Bl. 111 R. d. A.) maßgeblich darauf verwiesen, dass sich eine vom Kläger angenommene – und aus seiner Sicht zumutbare – Fahrzeitverlängerung von 15 Sekunden durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der R-Straße deutlich auf den gesamten Fahrweg der Buslinie X auswirken wird. Es kommt nachvollziehbar zu einer weiteren Verknappung der Umsteigezeiten, sodass die Fahrplan- und Anschlussstabilität der Buslinie deutlich an ihre Grenzen gerät und aktuell bestehende Anschlüsse verloren gehen. Die VHH haben dies in ihrer Stellungnahme eindrucksvoll am Beispiel der gerade für den frühen Pendlerverkehr maßgeblichen Busverbindungen aufgezeigt: Bei Umsetzung einer Geschwindigkeitsreduzierung in der R-Straße erreicht die Linie X Wedel erst um 5.41 Uhr anstatt um 5.39 Uhr oder – im Folgetakt – um 6.01 Uhr anstatt um 5.59 Uhr. Der Anschluss zur Buslinie 289 in Wedel ginge sodann verloren, da diese um 5.41 und 6.01 in Wedel abfährt. Ferner verkürzt sich die vorgesehene Umsteigezeit von drei Minuten zur S-Bahn um eine Minute. Auch in der Gegenrichtung beim Umstieg von der Buslinie X zur S-Bahn in Blankenese ist bereits die kalkulierte Umsteigezeit von drei Minuten Fußweg zur S-Bahn ausgereizt, mit der Folge, dass bei einer weiteren Fahrzeitverlängerung sich dieser Zeitpuffer verkürzt und keine Zeitreserven zum Ausgleich von Betriebsunwägbarkeiten mehr vorhanden sind.

Es stellt keinen Ermessensfehler dar, wenn die Beklagte den Aspekt der Ermöglichung „schaffbarer“ Umsteigezeiten und damit verbunden die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs vorrangig berücksichtigt und hierzu nachvollziehbar und plausibel ausführt, dass selbst geringfügige Fahrzeitverlängerungen zu einer deutlich negativen Reaktion der Fahrgäste führen, insbesondere, wenn diese auf ihren Fahrtwegen auf mehrere Umstiege angewiesen sind und sich durch verpasste Anschlüsse die Reisezeiten insgesamt verlängern.

Die Argumentation des Klägers, eine Fahrzeitverlängerung von 15 Sekunden falle angesichts der Gesamtfahrzeit kaum jemals in Gewicht, da schon ein zusätzlicher Halt an einer

Ampel oder einem geparkten (Liefer-)Fahrzeug ausreiche, um denselben Effekt zu erzielen, auch passiere die Linie schon jetzt Tempo-30-Zonen, zeigt keinen Ermessensfehler auf. Vielmehr setzt der Kläger an dieser Stelle lediglich seine subjektive Bewertung an die Stelle der Beurteilung der Beklagten und der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH. Er hat jedoch keinen subjektivrechtlichen Anspruch auf Beeinflussung der einer Vielzahl von privaten und öffentlichen Interessen dienenden Busfahrplanung der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH.

Auch mit seinem weiteren Einwand, nicht die von ihm begehrten verkehrsbeschränkenden Maßnahmen führten zu Fahrzeitverlängerungen, vielmehr seien hierfür die politisch beschlossenen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen u. a. im Tinsdaler Kirchenweg verantwortlich, zeigt der Kläger keinen Ermessensfehler auf. Es ist zwar zutreffend, dass – wie sich ebenfalls aus der Stellungnahme der VHH ergibt – diese Maßnahme ebenfalls zu einer Verschlechterung und Ausreizung vorhandener Zeitpuffer geführt hat. Mit seiner Argumentation zeigt der Kläger jedoch nicht auf, dass die weiteren Berechnungen der VHH bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der R-Straße unzutreffend sind.

Ohne Erfolg wendet sich der Kläger schließlich gegen die von der Beklagten hervorgehobene Bedeutung der Buslinie X auch für den Hamburger öffentlichen Personennahverkehr mit der – auch in der mündlichen Verhandlung betonten – Behauptung, diese Buslinie sei im Wesentlichen eine „Wedeler“ Linie. Auch mit diesem Argument zeigt der Kläger erneut keinen Ermessensfehler im Rechtssinne auf, sondern gibt lediglich seine eigene subjektive Bewertung wieder. Es trifft zwar zu, dass die Buslinie X in Wedel einen „verschlungenen“ Kurs fährt und dies insbesondere der Erschließung des Wedeler Ortsteils Schulau dient. Ab der Landesgrenze erschließt die Buslinie sodann auf direkterem Kurs über die Straßen Wittenbergener Weg und Tinsdaler Kirchenweg die südlichen Rissener Wohngebiet und bindet diese, sobald die R-Straße erreicht ist, auf sodann direktem und schnellstem Weg an den S-Bahnhof Blankenese an. Vor diesem Hintergrund erfüllt die Buslinie nicht nur – wie der Kläger meint – einen Zweck (Erschließung von Wedel), sondern mehrere Zwecke (Erschließung der südlichen Rissener Wohngebiete, schnelle, länderübergreifende Anbindung an den S-Bahnhof Blankenese), die maßgeblich – dies zeigt nicht zuletzt auch die hohe Taktung zu Tagzeiten – auch den Hamburger öffentlichen Personennahverkehr betreffen.

(4) Soweit der Kläger es schließlich als willkürlich empfindet, dass die – ebenfalls von der Buslinie X befahrenen – Straßen Wittenbergener Weg und Tinsdaler Kirchenweg, nicht

jedoch die R-Straße zu Tempo-30-Zonen umgewandelt worden seien und er insoweit Gleichbehandlung verlangt, bestehen schon keine gleichen Sachverhalte. Während die R-Straße eine durch eine Fahrbahnmarkierung deutlich in zwei Fahrspuren geteilte Hauptstraße mit – wie dargestellt – erheblicher Verbindungsfunktion zwischen Rissen und Blankenese ist, sind der Wittenbergener Weg und der Tinsdaler Kirchenweg deutlich untergeordnete, schmale und nicht mit Fahrbahnmarkierungen versehene vorgespurte Straßen, die im Wesentlichen der Erschließung der dortigen Wohngebiete dienen.

(5) Lediglich ergänzend – da zwischen den Beteiligten insoweit nicht streitig – verweist das Gericht darauf, dass sich aus der Stickstoffdioxidbelastung von etwas über  $19 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahr 2014 und einem Prognosewert von  $16 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für das Jahr 2020 mangels Überschreitung des nach § 3 Abs. 2 der 39. BImSchV bei  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  liegenden Immissionsgrenzwertes weder ein Anspruch auf straßenverkehrsbehördliches Einschreiten noch auf Neubescheidung aus Gründen der Luftreinhaltung bestand.

dd) Abschließend bestand zugunsten des Klägers auch aus § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO in seiner subjektiv-rechtlichen Ausprägung zur Abwehr von Gefahren des Straßenverkehrs, die individuellen Rechtsgütern drohen, weder ein Anspruch auf Einschreiten noch auf ermessensfehlerfreie Bescheidung seines Antrages. Es ist bereits der Tatbestand der Norm nicht erfüllt.

Eine besondere Gefahrenlage für geschützte Individualrechtsgüter aufgrund gehäufter Verkehrsunfälle in der R-Straße ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich. Auch Gefährdungen durch relevante Geschwindigkeitsüberschreitungen liegen nicht vor. Auf der Grundlage der am 1. Februar 2017 durchgeführten Verkehrszählung ergab sich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 46 km/h und 85 Prozent aller gemessenen Fahrzeuge fuhren nicht schneller als 53 km/h.

2. Die weiteren, auf die Verpflichtung der Beklagten zur Ergreifung bestimmter Lärmschutzmaßnahmen, wenigstens zur Neubescheidung seines hierauf gerichteten Begehrens zielenden Hilfsanträge haben keinen Erfolg. Weder besteht ein Anspruch auf straßenverkehrsbehördliches Einschreiten noch kann der Kläger die Neubescheidung beanspruchen. Zur Begründung wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 1. b) verwiesen. Da hier nach schon vor Beginn der Sperrung der Elbchaussee, mithin unter voller Verkehrslast, keine entsprechenden Ansprüche bestanden, gilt dies – sowohl tags als auch nachts – erst

recht für das nunmehr im für die Verpflichtungssituation entscheidungserheblichen Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung deutlich reduzierte Verkehrsaufkommen aufgrund der Sperrung der E-Straße.

III. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. Der Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 VwGO in Verbindung mit den §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.