



Verwaltungsgericht Hamburg

Urteil

Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsrechtssache

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

g e g e n

die Freie und Hansestadt Hamburg,
vertreten durch die Behörde für Inneres und Sport,
-Polizei-
Justitiariat (J),
Bruno-Georges-Platz 1,
22297 Hamburg,

- Beklagte -

hat das Verwaltungsgericht Hamburg, Kammer 15, aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 14. Dezember 2022 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 Oberverwaltungsgericht, 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 Oberverwaltungsgerichts, 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 Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Hamburgischen Oberverwaltungsgericht 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 begehrt den Erlass verkehrsbeschränkender Maßnahmen für einen Teil der H-Straße im Bezirk Harburg.

Der Kläger wohnt mit seiner Familie im ersten Stock eines Mehrfamilienhauses in der H-Straße im Bereich eines durch den Baustufenplan H. vom 25. Februar 1958 ausgewiesenen Wohngebiets. Die zweispurige Bezirksstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h verläuft in west-östlicher Richtung von der Kreuzung mit dem V-weg über knapp zwei Kilometer bis zum S-Bahnhof H. (...) In der Zeit von 1907 bis 1957 wurde die Straße von einer Straßenbahn befahren. Aktuell verkehrt dort die Buslinie (...) der Hamburger Hochbahn AG an allen Wochentagen tagsüber in einem dichten Takt (fünf bis acht Minuten je Fahrtrichtung) und nachts in geringerer Frequenz durchgehend (stündlich oder 20-30 minütige Taktung je Fahrtrichtung). Die H-Straße ist seit dem 15. November 1967 dem öffentlichen Verkehr gewidmet.

Unter dem 4. Juni 2015 beantragte der Kläger verkehrsbeschränkende Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO für die H-Straße im Abschnitt zwischen den Straßen (...). Er und seine Familie seien stark durch Verkehrslärm betroffen und sie seien in Sorge um ihre Gesundheit. Die Verkehrssituation in der Straße sei maßgeblich durch den Busverkehr geprägt. Im Mittel fahre alle zweieinhalb Minuten ein Bus an seinem Wohnhaus vorbei. Er schlage verschiedene Maßnahmen vor, die als Bündel zu einer bedeutsamen Reduzierung der Lärmbelastigung beitragen sollten. Hierzu gehörten die Anordnung einer Tempo-30-Zone, die Einrichtung von Fahrradstreifen zur Etablierung eines ganzheitlichen Verkehrskonzepts für den Stadtteil H, die Einführung von Flüsterasphalt, eine veränderte Streckenführung der Busse, der Einsatz von Gelenk- und strombetriebenen Bussen, das Aufstellen von Geschwindigkeitsanzeigen und regelmäßige Kontrollen der Verkehrsgeschwindigkeit. Für die Einzelheiten wird auf den Antrag verwiesen (Bl. 10 f. d. A. 15 E 5340/15).

Am 30. September 2015 beantragte er im Wege der einstweiligen Anordnung (15 E 5340/15) die Einführungen von Tempo 30 auf der H-Straße zwischen den Straßen (...), die Sperrung der H-Straße in diesem Abschnitt für den Bus- oder den gesamten Schwerlastverkehr sowie die Kontrolle der Geschwindigkeitsbegrenzung durch repressive Maßnahmen. Mit rechtskräftigem Beschluss vom 18. Januar 2016, auf den für die weiteren Einzelheiten verwiesen wird, lehnte die Kammer den Antrag ab.

Eine von der Beklagten eingeholte Stellungnahme ihres Instituts für Hygiene und Umwelt vom 20. Oktober 2015 weist die Stickstoffdioxidbelastung der H-Straße mit $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$ aus.

Unter dem 7. Juli 2016 beantragte der Kläger verkehrsbeschränkende Maßnahmen zum Schutz von Radfahrern in der H-Straße. Für die Einzelheiten wird auf den Antrag verwiesen (Bl. 84 d. A.).

In der Zeit von Mittwoch, 7. Dezember 2016 bis einschließlich Sonntag, 11. Dezember 2016 führte die Beklagte eine Verkehrszählung durch, die sie in einer schalltechnischen Untersuchung vom 28. März 2017 nach Maßgabe der 16. BImSchV in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) auswertete. Hiernach betrug am Tag der höchste Mittelungspegel am 7. Dezember 2016 $65,3 \text{ dB(A)}$, der höchste Beurteilungspegel lag am 7. und 8. Dezember 2016 bei jeweils aufgerundet 66 dB(A) . Nachts betrug der höchste Mittelungspegel am 10. Dezember 2016 $59,3 \text{ dB(A)}$, der höchste Beurteilungspegel lag am 8. und 10. Dezember 2016 bei jeweils aufgerundet 60 dB(A) . Im Übrigen lagen die Mittelungspegel tagsüber zwischen $60,6 \text{ dB(A)}$ und $65,0 \text{ dB(A)}$ und nachts zwischen $57,1 \text{ dB(A)}$ und $59,0 \text{ dB(A)}$. Die Beurteilungspegel bewegten sich im Übrigen am Tag zwischen aufgerundet 61 dB(A) und 65 dB(A) und nachts zwischen aufgerundet 58 dB(A) und 59 dB(A) . Für die weiteren Einzelheiten wird auf den Untersuchungsbericht vom 28. März 2017 verwiesen (Bl. 67 ff. der Sachakte II). In einer weiteren schalltechnischen Untersuchung vom 8. August 2017 führte die Beklagte eine Berechnung der Mittelungs- und Beurteilungspegel bei Annahme einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h durch. Für die Einzelheiten wird auf den Bericht Bezug genommen (Bl. 79 ff. der Sachakte II).

Am 12. Mai 2017 hat der Kläger (Untätigkeits-)Klage erhoben, mit der er sein Begehren weiterverfolgt.

Mit Bescheid vom 9. November 2017 lehnte die Beklagte den Antrag ab. Dem Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm stehe insbesondere die erhebliche Verkehrsfunktion der H-Straße entgegen. Es handele sich um eine Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung. Bereits bei der Erschließung des gründerzeitlichen Wohngebiets habe die Straße eine über den Anliegergebrauch hinausreichende Verkehrsfunktion gehabt. Nördlich und südlich grenzten diverse Tempo-30-Zonen an. Die H-Straße erschließe diese Straßen und verteile sie auf das übergeordnete Netz. Durch die Wohnbebauung und das

Krankenhaus Harburg habe die Straße die Funktion einer Sammelstraße mit einem erheblichen Einzugsbereich. Sie bilde den kürzesten befahrbaren Verbindungsweg zwischen den westlich gelegenen Wohngebieten, dem dort befindlichen Hotel, dem Krankenhaus und dem S-Bahnhof H. Die Buslinie (...) verbinde die Harburger Innenstadt, den S-Bahnhof H, das Krankenhaus, das Naherholungsgebiet Haake, den Fern- und Regionalbahnhof Harburg sowie den Hafen Harburg. Mangels anderer öffentlicher Verkehrsmittel seien die Anlieger auf die Nutzung der Busse angewiesen, dies erkläre die hohe Frequenz der Linie (...). Eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h würde die H-Straße in ihrer Funktion beeinträchtigen, wenn nicht sogar ihrer Funktion entziehen. Die Folge wäre eine erhebliche Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs und wäre mit der Verkehrsstruktur und den -bedürfnissen der Straße nicht vereinbar. Eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h hätte zwar zur Folge, dass der Beurteilungspegel bis zu drei dB(A) sänke, der Verkehr würde sich jedoch um 40 % verlangsamen. Zur Verbesserung des Standards des öffentlichen Verkehrs in Hamburg werde eine Optimierung des Busverkehrs angestrebt, der die Verlangsamung einer wichtigen Buslinie zuwiderlaufe. Bezogen auf den öffentlichen Personennahverkehr wirke sich die Einführung von Tempo 30 zudem besonders negativ auf dessen Attraktivität aus. Erfahrungsgemäß würden selbst geringe Fahrzeitverlängerungen von wenigen Minuten zu einer deutlich negativen Reaktion der Fahrgäste führen. Ferner seien bei der Analyse zur Einführung von Tempo 30 an relativ kurzen Abschnitten immer die kompletten Linienwege der Buslinien zu berücksichtigen. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h müsse die Hamburger Hochbahn AG mindestens in einer Fahrtrichtung eine zusätzliche Minute in den Fahrplan einbauen. Dies führe zu leicht höheren Kosten durch verlängerte Dienste. Da die weiteren von der Buslinie (...) durchquerten Gebiete in ähnlicher Weise von Verkehrslärm betroffen seien, sei es nicht vertretbar, dass lediglich in einem Streckenabschnitt von 470 Metern die Geschwindigkeit beschränkt werde. Aus diesem Grund sei beim Ergreifen einer derartigen Maßnahme zumindest die gesamte H-Straße betroffen. Dies würde den Bus- aber auch den Individualverkehr – insbesondere im Berufsverkehr – merklich für mehrere tausend Menschen täglich verlangsamen. Dies gelte sowohl für den Tag als auch die Nacht, in der in dem betreffenden Abschnitt je nach Wochentag 15 bis 29 Fahrten von einer Temporeduzierung betroffen wären. Die Immissionsrichtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV würden eingehalten. Es sei Ziel der Beklagten, Maßnahmen zur Lärminderung prioritär an den am stärksten durch Straßenverkehrslärm belasteten Straßen zu ergreifen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung in der H-Straße, die vergleichsweise geringere Lärmemissionen aufweise, würde diese Priorisierung in Frage stellen. Insoweit sei das

öffentliche Interessen an einem bestimmungsgemäßen Gebrauch der Straße als Verbindungsstraße und einer möglichst störungsfreien Abwicklung der damit einhergehenden Verkehre höher zu bewerten als das geltend gemachte Interesse des Schutzes vor Verkehrslärm und Abgasen. Für die Einzelheiten der weiteren Begründung der Beklagten – auch zu den einzelnen vom Kläger beantragten Maßnahmen – wird auf den Bescheid verwiesen.

Am 11. Dezember 2017 erhob der Kläger Widerspruch. Es sei von einer Ermessensreduzierung auf Null auszugehen. Er habe Anspruch auf den Erlass verkehrsbeschränkender Maßnahmen, da er in unzumutbarer Weise vom Verkehrslärm beeinträchtigt werde. Es bestehe die hohe Wahrscheinlichkeit, dass die Lärmemissionen an seinem Wohnort den kritischen Grenzwert von 60 dB(A) überschritten. Die ermittelten Werte in der Untersuchung der Beklagten vom 28. März 2017 seien nicht korrekt. Zeitgleich habe der OSZE-Ministerrat in Hamburg stattgefunden. Weiterhin habe die Beklagte seinen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Bescheidung nicht erfüllt. Es sei unverhältnismäßig, im Abwägungsvorgang eine Fahrzeitverlängerung von ca. einer Minute und etwas erhöhte Kosten über den Gesundheitsschutz zu stellen. Die Beklagte habe sich auch nicht angemessen mit alternativen Lösungsmöglichkeiten auseinandergesetzt. Der deutlich erhöhte Schwerlastverkehr könne nicht mehr als ortsüblich bezeichnet werden und die Belastung zur Nachtzeit sei nicht ausreichend in der Ermessensentscheidung berücksichtigt worden.

Mit Widerspruchsbescheid vom 23. April 2020 wies die Beklagte den Widerspruch zurück und wiederholt ihre Argumentation aus dem Ausgangsbescheid. Ergänzend verweist sie darauf, dass die Lärmbelastung und die besonderen Umstände des Einzelfalles die für die bloße Ermessenseröffnung heranzuziehende Lärmschwelle erreichten, eine Ermessensreduzierung auf Null liege jedoch nicht vor. Es lägen keine Anhaltspunkte für eine verkehrswidrige Nutzung der H-Straße vor. Aufgrund ihrer Lage in unmittelbarer Nähe zum S-Bahnhof H. sei es natürlich, dass die Straße ein höheres Durchfahrtaufkommen aufweise als eine reine Wohnstraße. Insoweit sei durch die Lage eine originäre Vorbelastung gegeben, die die Straße seit jeher inne habe. Die Nutzung für den Busverkehr sei umlaufbedingt zwingend erforderlich und historisch gewachsen. Eine Umleitung des Verkehrs würde zu längeren Fahrwegen führen. Der Mehrzeitbedarf würde den Einsatz zusätzlicher Personale und unter Umständen auch eines Busses erfordern, da nach einer Temporeduzierung Ankünfte später und Abfahrten früher erfolgen müssten. Durch eine Verlegung einer der beiden Fahrtrichtungen könnte im schlimmsten Fall der S-Bahnhof H

nicht mehr angefahren werden. Hiervon wären täglich 2.500 Fahrgäste betroffen. Eine potentielle Gefahr dieser Maßnahme sei, dass Fahrgäste die S-Bahnstation statt mit dem Bus mit dem privaten Pkw anführen. Dies würde zu einer weiteren Lärm- und Abgasbelastung führen. Ein Durchfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr hätte eine ähnliche Auswirkung und würde eine Mehrbelastung der Anwohner an den Ausweichstraßen bedeuten. Durchgeführte Überwachungsmaßnahmen belegten kein signifikantes Fehlverhalten der Fahrzeugführer, auch sei ein Unfallschwerpunkt nicht vorhanden. Für die Einzelheiten der weiteren Begründung – auch zur Stickstoffdioxidbelastung – wird auf den Widerspruchsbescheid verwiesen.

Mit seiner Klagebegründung wiederholt und vertieft der Kläger seine Argumentation: Ein Anspruch auf straßenverkehrsbehördliches Einschreiten zum Lärmschutz bestehe. Die Berechnungen der Beklagten seien nicht ausreichend repräsentativ. Sie hätten eine volle Woche ohne parallele Veranstaltungen wie den OSZE-Ministerrat umfassen müssen. Aus der schalltechnischen Untersuchung ergebe sich nicht eindeutig, ob der Lkw-Anteil, der sich nicht aus Linienbussen zusammensetze, erfasst und berücksichtigt worden sei. Auch an anderen Stelle ergäben sich Unstimmigkeiten in den Formulierungen des Untersuchungsberichts vom 28. März 2017. Der nach den RLS-90 maßgebliche Berechnungsfaktor „p“ sei fehlerhaft ermittelt worden. Es sei unklar, ob die Beklagte, die Schallreflexe angemessen berücksichtigt habe und fraglich, ob die Abgasimmissionen zutreffend ermittelt worden seien. In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts würden jüngst Zweifel an den bislang angenommenen Grenzwerten für die Überschreitung der Gesundheitsgefahr angenommen werden. Durch die Einführung von Tempo 30 auf einem Abschnitt der Bundesstraße 73 komme es zu erhöhten Verlagerungs-, Ausweich- und Umgehungsverkehren in der H-Straße. Jedenfalls habe die Beklagte das eröffnete Ermessen fehlerhaft ausgeübt. Sie habe Tragweite und Umfang des grundrechtlich gewährleisteten Gesundheitsschutzes insbesondere zur Nachtzeit, in der der Immissionswert sich am oberen Ende der Skala befinde und für die es einer mit besonderer Sorgfalt durchgeführten Prüfung und Begründung bedürfe, nicht angemessen berücksichtigt. Die vorgetragenen Fahrzeitverlängerungen der Busse seien im Abwägungsvorgang als verhältnismäßig zu betrachten. Es fehle an einer Auseinandersetzung mit alternativen Lösungsmöglichkeiten und das Ermessen sei nicht ausgeschöpft worden. Es sei auch nicht die Möglichkeit erwogen worden, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung den Verkehrsfluss verbessern könne. Die Beklagte habe auch fehlerhaft unberücksichtigt gelassen, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung die hohe Unfallrate von Radfahrern in der H-Straße verringern könne. Schließlich habe sie sich

nicht angemessen mit seinem Antrag vom 7. Juli 2016 zum Schutz von Radfahrern auseinandergesetzt. Der Antrag sei nicht beschieden worden.

Der Kläger beantragt,

die Beklagte unter Aufhebung ihres Bescheides vom 9. November 2017 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 23. April 2020 zu verpflichten, für die H-Straße im Abschnitt zwischen (...) verkehrsbeschränkende Maßnahmen nach § 45 StVO anzuordnen,

hilfsweise, die Beklagte unter Aufhebung ihres Bescheides vom 9. November 2017 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 23. April 2020 zu verpflichten, seinen auf die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen nach § 45 StVO für die H-Straße im Abschnitt (...) gerichteten Antrag unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu bescheiden.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie bezieht sich zur Begründung auf die angefochtenen Bescheide und führt ergänzend aus: Der Busverkehr mache nach einer im September 2022 durchgeführten Verkehrszählung mit 93 % den wesentlichen Anteil des Lkw-Verkehrs in der H-Straße aus. Einige der durch den Kläger beantragten Maßnahmen fielen nicht in den Ermächtigungsumfang des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO. Die Anordnung einer Fahrradstraße in der südlich zur H-Straße parallel verlaufenden D...straße habe keine maßgeblichen Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung in den umliegenden Straßen. Die Pegel erhöhten sich lediglich um 0,1 dB(A) bis 0,6 dB(A). Bei neun seit dem Jahr 2020 durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen sei eine Überschreitungquote von einem Prozent ermittelt worden.

Mit Beschluss vom 21. November 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 Prozessakte des Eilverfahrens 15 E 5340/15, die zweibändige Sachakte – alle Akten waren Gegenstand der mündlichen Verhandlung – sowie auf das Sitzungsprotokoll verwiesen.

Entscheidungsgründe

- I. Die Entscheidung ergeht nach § 6 Abs. 1 Satz 1 VwGO durch den Einzelrichter.

- II. Die als Verpflichtungsklage statthafte und auch im Übrigen zulässige Klage hat in der Sache weder mit dem Haupt- noch dem Hilfsantrag Erfolg. Die Ablehnung des Antrages auf Erlass verkehrsbeschränkender Maßnahmen vom 4. Juni 2015 durch den Ausgangsbescheid vom 9. November 2017 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 23. April 2020 ist rechtmäßig (vgl. § 113 Abs. 5 Satz 1 VwGO). Der Kläger hat im entscheidungserheblichen Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung aus dem Gesichtspunkt des Schutzes vor Lärm und Abgasen gemessen an den anzulegenden Maßstäben (1.) weder einen Anspruch auf behördliches Einschreiten durch den Erlass verkehrsbeschränkender Maßnahmen (2.) noch auf Neubescheidung seines Antrages unter Berücksichtigung der Rechtsauffassung des Gerichts (3.). Auch auf andere Rechtsvorschriften kann er sein Begehren nicht mit Erfolg stützen (4.).
 1. 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 nicht mehr von den Werten der 16. BImSchV als Orientierung auszugehen ist. Der zum Beleg dieser Behauptung in Bezug genommene Hinweisbeschluss des Bundesverwaltungsgerichts (v. 25.4.2018, 9 A 16.16, juris Rn. 86 f.) ist im Rahmen der Überprüfung eines Planfeststellungsbeschlusses einer Bundesfernstraße und damit im originären Anwendungsbereich der 16. BImSchV ergangen.

Besteht hiernach 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.).

2. Gemessen an diesen Maßstäben hat der Kläger keinen Anspruch auf behördliches Einschreiten, da für die H-Straße, die sich in einem (allgemeinen) 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. Weder die festgestellten und berechneten Mittelungspegel noch die Beurteilungspegel, die in der Zeit vom 7. bis 11. Dezember 2016 ermittelt wurden, überschreiten diese Richtwerte: Am Tag betrug der höchste Mittelungspegel am 7. Dezember 2016 65,3 dB(A), der höchste Beurteilungspegel lag am 7. und 8. Dezember 2016 bei jeweils aufgerundet 66 dB(A). Nachts betrug der höchste Mittelungspegel am 10. Dezember 2016 59,3 dB(A), der höchste Beurteilungspegel lag am 8. und 10. Dezember 2016 bei jeweils aufgerundet 60 dB(A). Im Übrigen lagen die Mittelungspegel tagsüber zwischen 60,6 dB(A) und 65,0 dB(A) und nachts zwischen 57,1 dB(A) und 59,0 dB(A). Die Beurteilungspegel bewegten sich außerhalb der genannten Spitzenpegel am Tag zwischen aufgerundet 61 dB(A) und 65 dB(A) und nachts zwischen aufgerundet 58 dB(A) und 59 dB(A).

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 im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung 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. 1 dB(A) geringere Werte als nach den RLS-90 berechnet werden (vgl. S. 13 des Referentenentwurfs des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur 2. Verordnung zur Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung, abrufbar unter https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/zweite-verordnung-zur-aenderung-der-sechzehnten-verordnung-zur-durchfuehrung-des-immissionsschutzgesetz.pdf?__blob=publicationFile, letzter Abruf am 16.12.2022), sind die höheren, nach den RLS-90 berechneten Werte für den Kläger günstiger.

Seine weitere gegen die durch die Beklagte ermittelten Werte gerichtete Argumentation ist nicht geeignet, einen Individualanspruch auf straßenverkehrsbehördliches Einschreiten zum Lärmschutz zu begründen. Der gewählte Zeitpunkt und der Zeitraum der Verkehrszählung sind nicht zu beanstanden (a)), der Inhalt des Berechnungsfaktors „p“ begegnet keinen Bedenken (b)), die Einwände zur Verteilung der Anteile des Schwerlastverkehrs (c)), zur zutreffenden Berücksichtigung von Schallreflexionen (d)) sowie zu Auswirkungen der nächtlichen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf einem Teil der Bundesstraße 73 (e)) und zur Einrichtung der D...straße als Fahrradstraße (f)) dringen ebenso wenig durch wie die Zweifel an der Stickstoffdioxid (NO₂)-Belastung (g)).

a) Soweit der Kläger bemängelt, die der Berechnung zugrundeliegende Verkehrszählung habe lediglich an fünf Tagen (drei Werktage, Sonnabend und Sonntag) und nicht über eine volle Woche stattgefunden, zudem habe zeitgleich der OSZE-Ministerrat in Hamburg stattgefunden und der ADAC habe die Verkehrssituation während dieser Tage als „geordneten Ausnahmezustand“ bezeichnet, zeigt er mit diesen Einwänden keine grundlegenden Bedenken gegen die von der Beklagten ermittelten Werte auf. Es ist nicht ersichtlich, dass eine Erweiterung der Verkehrszählung um zwei weitere Werktage zu anderen Werten als an den drei Werktagen geführt hätte, die in die Berechnung eingeflossen sind. Relevante Einflüsse durch das OSZE-Ministertreffen am 8. und 9. Dezember 2016 sind nicht überzeugend dargelegt. Das Treffen fand in der Hamburger Innenstadt auf dem Gelände der Hamburg Messe statt (vgl. [https://www.osce.org/de/cio/277841#:~:text=Treffen%20des%20OSZE%20Ministerrats%20wird,Bundesau%C3%9Fenminister%20Frank%20Walter%20Steinmeier%20veranstalte v.](https://www.osce.org/de/cio/277841#:~:text=Treffen%20des%20OSZE%20Ministerrats%20wird,Bundesau%C3%9Fenminister%20Frank%20Walter%20Steinmeier%20veranstalte v.;); letzter Abruf am 16.12.2022). Inwieweit ein räumlich derart weit von der H-Straße entferntes und auch lediglich zwei Tage der insgesamt fünftägigen Verkehrsmessung

umfassendes Ereignis relevanten Einfluss auf den Verkehr in dieser Straße gehabt haben soll, ist nicht nachvollziehbar. Im Gegenteil geht das Gericht von einer repräsentativen Verkehrszählung aus, da der gewählte Zeitraum außerhalb der Hamburger Schulferien lag und zugunsten des Klägers sogar einen durch Einkaufsverkehre regelmäßig verkehrsstärkeren Adventssonabend umfasste.

b) Auch mit seiner weiteren Argumentation, aus der Verkehrszählung im Dezember 2016 und dem diese auswertenden Untersuchungsbericht der Beklagten vom 28. März 2017 ergebe sich nicht eindeutig, ob und wie der sich nicht aus Linienbussen zusammensetzende Lkw-Anteil des Verkehrs erfasst und berücksichtigt wurde, bestimmte Formulierungen in der Untersuchung unstimmtig seien und die Beklagte den Berechnungsfaktor „p“ (maßgebender Lkw-Anteil) fehlerhaft berücksichtigt habe, zeigt der Kläger entweder keine Ergebnisrelevanz auf oder die Einwände treffen in tatsächlicher Hinsicht nicht zu:

Es ist nicht ersichtlich, dass die Beklagte – wie der Kläger meint – im Rahmen des Berechnungsfaktors „p“ entgegen der Definition dieses Faktors in den RLS-90 (maßgebender Lkw-Anteil über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht) nur den Lkw-Verkehr von Fahrzeugen ab einem Gesamtgewicht von über 3,5 t berücksichtigt hat. Dieser Einwand des Klägers stellt eine unbelegte Behauptung dar. Ausweislich der Beschreibung der Aufgabenstellung im Untersuchungsbericht vom 28. März 2017 wurden die Beurteilungspegel nach den RLS-90 berechnet; die auf den folgenden Seiten dargestellten Berechnungen und die Parameter beziehen sich stets auf die Berechnungsformeln der RLS-90. Vor diesem Hintergrund hat das Gericht keinen Anlass daran zu zweifeln, dass die Beklagte den Berechnungsfaktor „p“, der nach Nr. 4.4.1.1.1 der RLS-90 maßgeblich im Rahmen der Ermittlung des Mittelungspegels $L_m^{(25)}$ nach der Formel $L_m^{(25)} = 37,3 + 10 \cdot \lg [M \cdot (1 + 0,082 \cdot p)]$ heranzuziehen ist, zutreffend berechnet und angewandt hat. Es ist aus keiner Stelle der Untersuchung vom 28. März 2017 ersichtlich, dass die Beklagte nur den Lkw-Anteil von Fahrzeugen mit über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht herangezogen hätte. Kein anderes Ergebnis folgt aus Seite 4 des Ausgangsbescheides in dem es heißt: „Der tatsächliche Anteil am Schwerverkehr (aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht > 7,49 t) reduziert sich erfahrungsgemäß weiter, denn bei der Zählung sind Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t (bspw. Paketdienste) erfasst und dem Lkw-Anteil zugeordnet worden. Fahrzeuge dieser Größe werden allgemein jedoch nicht als Schwerlastverkehr wahrgenommen. Das Verhältnis von Pkw – Bus – Lkw war regelhaft anlässlich von Verkehrsschauen feststellbar und entspricht dem üblichen Charakter der

Straße“. An dieser Stelle nimmt das den Ausgangsbescheid verfassende Polizeikommissariat 46 der Beklagten ersichtlich nicht auf die RLS-90 und die darauf basierende Untersuchung der damaligen Behörde für Umwelt und Energie der Beklagten vom 28. März 2017 Bezug, sondern stellt eine anschauliche „Alltagsbeschreibung“ der H-Straße vor und legt dar, dass bei durch das Polizeikommissariat durchgeführten Verkehrsschauen und -zählungen insbesondere zwischen Schwerlastverkehr von Fahrzeugen über 7,49 t und kleineren Fahrzeugen über 3,5 t differenziert werde, die allgemein nicht als Schwerlastverkehr wahrgenommen würden. Hieraus kann jedoch nicht geschlossen werden, dass die Beklagte im Rahmen ihres Untersuchungsberichts vom 28. März 2017 von einem falschen Verständnis des Berechnungsfaktors „p“ ausgegangen ist.

Darüber hinaus ergibt sich auch unter Zugrundelegung der Richtigkeit des klägerischen Einwandes kein anderes Ergebnis: Zum einen wäre der Anteil der Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 2,8 t und 3,5 t nicht entfallen, sondern gleichwohl im gesamten gezählten Verkehrsaufkommen berücksichtigt. Zum anderen hat die Beklagte die berechneten Beurteilungspegel – wie eingangs dargestellt – auf volle Dezibelwerte aufgerundet (vgl. S. 5, erster Absatz des Untersuchungsberichts vom 28. März 2017), mit der Folge, dass zugunsten des Klägers ohnehin ein Rundungs- und Berechnungsspielraum besteht.

c) Die weiteren Einwände des Klägers, die sich auf das Verhältnis von Bus- zu sonstigem Schwerlastverkehr beziehen und durch ein punktuelles, teilweise sinnentstellendes Zitieren einzelner Aussagen des Untersuchungsberichts vom 28. März 2017 geprägt sind, haben keine Ergebnisrelevanz. Die RLS-90 sehen keine gesonderte Berechnung der einzelnen Anteile des Schwerlastverkehrs vor. Die RLS-90 nutzt den Begriff des Schwerlastverkehrs vielmehr als Sammelbegriff, der sich aus Bussen, Lkw und sonstigen Lastzügen über 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht zusammensetzt (vgl. etwa S. 10, linke Spalte, 3. Spiegelstrich der RLS-90). Diesen Schwerlastanteil hat die Beklagte ermittelt (vgl. Tabelle 1 im Untersuchungsbericht vom 28. März 2017). Vor diesem Begriffshintergrund sind auch die Formulierungen des Berichts zu verstehen: Da der Bericht auf der Grundlage der RLS-90 erfolgt, ist die Aussage auf Seite 3, 2. Absatz, letzter Satz des Berichts: „Dies erklärt sich insbesondere durch die große Bandbreite der Lkw-Anteile während der Zählkampagne.“, dahin zu verstehen, dass darin auch der Bus-Anteil enthalten ist. Dies hat der Berichtsverfasser auch einleitend deutlich zum Ausdruck gebracht, indem er auf Seite 2, erster Absatz, zweiter Satz seines Berichts darauf hingewiesen hat, dass die

Verkehrsstärken zu Stundenwerten zusammengefasst wurden und auch den Schwerlastverkehrsanteil durch Linienbusse enthielten.

Im Übrigen hat die Beklagte in der mündlichen Verhandlung – ohne dass es hierauf entscheidungserheblich ankäme – dem Informationsbegehren des Klägers zur Verteilung der Verkehrsanteile dadurch Rechnung getragen, dass sie basierend auf einer Verkehrszählung im September 2022 den Busanteil am gesamten Schwerlastverkehr in der H-Straße mit 93 % berechnet hat.

d) Soweit der Kläger einwendet, es sei unklar, ob die Beklagte die Schallreflexe nach Nr. 4.6 der RLS-90 angemessen berücksichtigt habe, handelt es sich auch insoweit um eine unbelegte Vermutung ins Blaue hinein. Das Gericht hat keinen Anhalt daran zweifeln, dass die Beklagte die Schallreflexion zutreffend entsprechend Nr. 4.6 der RLS-90 berücksichtigt hat. Sie hat zur Berechnung der Reflexionen ausdrücklich die Topografie der Straße sowie die spezifische durch einen Erker geprägte Architektur des Hauses H-Straße (auch zeichnerisch) abgebildet und zur Berechnung auf die Vorgaben der RLS-90 Bezug genommen (S. 3 letzter Absatz und S. 4 1. und 2. Absatz des Berichts vom 28.3.2017).

e) Soweit der Kläger befürchtet, durch die nächtliche Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf einem Abschnitt der nördlich parallel zur H-Straße verlaufenden Bundesstraße 73 (Buxtehuder Straße/Stader Straße) werde die H-Straße als Umgehungsstraße genutzt, indem die Bundesstraße 73 von Autofahrern über den (...) verlassen werde, diese auf die H-Straße abbögen, um sodann über die Straßen (...) auf die Bundesstraße 73 zurückzugelangen, erscheint dies dem Gericht sehr fernliegend. Die Bundesstraße 73 ermöglicht ein direktes Erreichen des Harburger Zentrums oder der Bundesautobahn 7 (Anschlussstelle H.). Es entspricht allgemeiner Lebenserfahrung, dass Autofahrer auch bei geringeren Höchstgeschwindigkeiten den direkten Weg bevorzugen, als durch viele Abbiegevorgänge gekennzeichnete Umfahrungsrouten nutzen. Das Gericht teilt vor diesem Hintergrund nicht die Befürchtung des Klägers, dass es durch die nächtliche Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf einem Abschnitt der Bundesstraße 73 zu einer nennenswerten Verlagerung des nächtlichen Straßenverkehrs von oder zur Bundesautobahn 7 kommt, zumal die Anschlussstelle H. – wie ausgeführt – direkt nur über die Bundesstraße 73 zu erreichen ist.

f) Ein Anspruch auf straßenbehördliches Einschreiten ergibt sich schließlich auch nicht aus dem Umstand, dass die südlich parallel zur H-Straße verlaufende D...straße zur

Fahrradstraße umgebaut wird und die Beklagte im Bestand und nach der geplanten Ertüchtigung dieser Straße als Fahrradstraße eine Erhöhung der Beurteilungspegel um 0,1 dB(A) bis 0,6 dB(A) berechnet hat. Diese Werte halten sich im Rahmen des zugunsten des Klägers zu wertenden, oben bereits dargestellten Rundungsspielraums. Da nachts die Beurteilungspegel an vier Tagen lediglich zwischen aufgerundet 58 und 59 dB(A) lagen und lediglich an zwei Tagen aufgerundet den Wert von 60 dB(A) erreichten, ist auch nicht von einer rechtlich relevanten Auswirkung auszugehen. 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 einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h 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 3. verwiesen.

g) Auch die abschließende Argumentation des Klägers, es sei fraglich, ob der Wert der NO₂-Belastung von 32 µg/m³ in zutreffender Weise ermittelt worden sei, stellt keinen substantiierten Einwand, sondern ebenfalls eine bloße unbelegte Vermutung dar. Soweit er in diesem Zusammenhang auf seine Stellungnahmen vom 10. Mai 2017, 19. Mai 2017 und 13. Juni 2017 verweist, beziehen sich diese allgemein auf die Fortschreibung des Hamburger Luftreinhalteplans und nicht – wie die Untersuchung des Instituts für Hygiene und Umwelt der Beklagten vom 20. Oktober 2015 – konkret auf die NO₂-Belastung der H-Straße.

3. Die Beklagte hat den – aufgrund der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für reine und allgemeine 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 sowohl im Ausgangs- als auch im Widerspruchsbescheid auf der Grundlage der anzuwendenden Maßstäbe den Anspruch des Klägers auf ermessensfehlerfreie Bescheidung erkannt und Ermessen ausgeübt.

Für einen Ermessensfehlergebrauch im Sinne einer zweckwidrigen Ermessensausübung sind keine Anhaltspunkte ersichtlich.

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, da die von der Beklagten aufgezeigten Nachteile von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen für andere Nutzergruppen der Straße in der Summe den Gesundheitsschutz überwiegen:

Die Beklagte hat im Ausgangsbescheid in der Gestalt des Widerspruchsbescheides neben dem Gesundheitsschutz des Klägers im Rahmen einer gestuften und umfassenden Argumentation zunächst allgemein die gesamtstädtische Bedeutung der H-Straße als Bezirks- und Wohnsammelstraße, ihre seit Jahrzehnten bestehende Prägung als über den Anliegergebrauch hinausreichende, stets mit öffentlichen Verkehrsmitteln befahrene und damit lärmvorbelastete Straße und sodann konkret die Ergebnisse einer vergleichenden Berechnung bei Annahme einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, die Feststellung, dass keine funktionswidrige Nutzung der Straße besteht, und einzelfallbezogene Erwägungen zu allen acht durch den Kläger beantragten Maßnahmen in ihre Abwägung eingestellt. Es ist hierbei nicht ermessensfehlerhaft, dass die Beklagte eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h maßgeblich mit einer Verlangsamung des Verkehrs und insbesondere mit entgegenstehenden Belangen der Fahrplanung der Buslinie (...) abgelehnt hat, die Einrichtung von Fahrradstreifen mit der zutreffenden Erwägung verneint hat, dass deren Eignung zur Lärminderung nicht erkennbar sei, die Gestaltung der Fahrbahndecke mit „Flüsterasphalt“ an das zuständige Bezirksamt Harburg verwiesen hat, einer veränderten Streckenführung der Buslinie wegen einer Umverteilung von Schadstoff- und Lärmbelastung auf andere Straßen nicht näher getreten ist, für den – inzwischen nach Angaben des Klägers realisierten – Einsatz von Gelenkbussen auf die Zuständigkeit der Hamburger Hochbahn AG hingewiesen sowie für die Aufstellung von Dialogdisplays auf das zuständige Bezirksamt Harburg verwiesen und zu den beantragten Geschwindigkeitskontrollen ausgeführt hat, diese würden regelmäßig durchgeführt.

Diese Ermessensausübung orientiert sich an allen oben unter I. angeführten Gesichtspunkten. Vor diesem Hintergrund ist es nicht zu beanstanden, dass die Beklagte im Ergebnis der Beibehaltung der jahrzehntelangen Vorprägung der H-Straße als mit öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln befahrene Straße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h den Vorrang vor verkehrsbeschränkenden

Maßnahmen gegeben hat. Die Beklagte hat nachvollziehbar dargelegt, dass die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h insbesondere zu Fahrzeitverlängerungen und erhöhten Personal- und Sachkosten führen würde und andere Maßnahmen (etwa Fahrtrichtungsverlegung der Buslinie, Durchfahrtsverbote) u. a. eine deutliche Verschlechterung der Erreichbarkeit des S-Bahnhofs Harburg und eine Mehrbelastung anderer Anwohner bedingen würden. Diese Nachteile erreichen jedenfalls in der Summe ein derart hohes Gewicht, dass die Beklagte insgesamt ermessensfehlerfrei von der Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen absehen durfte.

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 und verfolgt teilweise eine eigene – ebenfalls für sich genommen gut begründete – Verkehrspolitik für den gesamten Stadtteil H., die jedoch im Rahmen des auf den Schutz subjektiver Rechte ausgerichteten Rechtsschutzsystems der VwGO nicht justiziabel ist. Im Einzelnen:

a) Soweit der Kläger der Auffassung ist, die Beklagte habe den Schutz seiner Gesundheit und den seiner Familie – gerade zu Nachtzeiten – nicht angemessen gewürdigt und insbesondere berücksichtigen müssen, dass die Beurteilungspegel nachts den Wert von 60 dB(A) erreichten und damit am oberen Ende der Skala lägen, ab deren Überschreiten nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV ein Anspruch auf Einschreiten bestehe, zeigt der Kläger kein Missverhältnis in der Abwägungsentscheidung der Beklagten auf. Gleiches gilt für den Einwand des Klägers in der mündlichen Verhandlung, dass sich die Bescheide kaum auf Aspekte des Gesundheitsschutzes bezögen. Es stellt jedoch keinen Begründungsmangel der Bescheide dar, wenn die Beklagte der Darstellung der entgegenstehenden Belange breiten Raum eingeräumt hat. Gerade weil die Beurteilungspegel nachts den Schwellenwert von aufgerundet 60 dB(A) an zwei Tagen erreicht haben, war die Beklagte gehalten, in der Begründung die entgegenstehenden Belange des Individual- und öffentlichen Personennahverkehrs ausführlich und substantiiert darzustellen. Soweit der Kläger inhaltlich die Argumentation der Beklagten (Einführung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h verlängere die Busfahrzeiten der Linie (...) und gehe zulasten von im Fahrplan eingebauten Zeitpuffern, höhere Kosten durch verlängerte Dienste) anzweifelt und ihr entgegensetzt, dass Fahrzeitverlängerungen anderweitig kompensiert werden könnten (kürzere Haltezeiten am Busbahnhof Harburg, sonstige Optimierungen), die Busse der Linie (...) bereits jetzt mehrere Tempo-30-Bereiche passierten und insbesondere nachts weniger Fahrgäste

unterwegs seien, zeigt er keinen Ermessensfehler auf, sondern setzt seine Bewertung an die Stelle der Beurteilung der Beklagten und der Hamburger Hochbahn AG. Der Kläger hat insbesondere keinen subjektivrechtlichen Anspruch auf die einer Vielzahl von privaten und öffentlichen Interessen dienende Busfahrplanung der Hamburger Hochbahn AG. Auch soweit der Kläger in der mündlichen Verhandlung der Sache nach anzweifelte, dass die nachts aus seiner Sicht nur wenigen Fahrgäste eine Fahrzeitverlängerung nicht spüren würden, erschüttert er damit nicht die Erwägung der Beklagten im Ausgangsbescheid, von einer nächtlichen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abzusehen, da hiervon 15 bis 29 Busfahrten betroffen seien. Es ist vielmehr ermessensfehlerfrei, wenn die Beklagte auf diese Weise etwa auch die Interessen von (nacht-)schichtarbeitenden Personen an einer Anbindung an den S-Bahnhof H. in ihren Erwägungen berücksichtigt.

b) Entgegen der Auffassung des Klägers hat die Beklagte im Rahmen der Ermessensausübung die Ortsüblichkeit angemessen berücksichtigt. Wie bereits ausgeführt, hat sie insbesondere die jahrzehntelange Prägung der H-Straße durch Befahrung von privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln ermessensfehlerfrei in den Vordergrund gestellt. Soweit der Kläger unter Bezugnahme auf stichprobenartig über das Stadtgebiet verteilte Dauerzählstellen und Pegel einen Unterschied insbesondere hinsichtlich des Schwerlastverkehrs auf der H-Straße und anderen Hamburger Straßen auszumachen glaubt, und ein Schwerlastanteil von 12-14 % für die H-Straße nicht „ortsüblich“ (gemeint wohl eher: „hamburgüblich“) sei, ist die Relevanz dieser Argumentation für die Ermessensausübung der Beklagten nicht ersichtlich, da die Beklagte den Schwerlastverkehr mit Werten zwischen 7,3 % bis maximal 16 % in ihrer Berechnung nach den RLS-90 berücksichtigt hat (vgl. Tabelle 1 auf S. 3 der Untersuchung vom 28.3.2017).

c) Keinen Ermessensfehler zeigt der Kläger mit seinem Einwand unter Bezugnahme auf eine Entscheidung des Verwaltungsgerichts München (Urt. v.19.1.2016, 23 K 14.1931) auf, die Beklagte dürfe nicht damit argumentieren, dass der östliche Straßenabschnitt der H-Straße stärker als der Wohnort des Klägers von Lärm betroffen sei, es jedoch nicht vermittelbar sei, am Wohnort des Klägers Maßnahmen zu ergreifen und nicht auch in gleich oder stärker belasteten Gebieten, da eine derartige Argumentation den Grundrechtsschutz leerlaufen lasse. An dieser Stelle berücksichtigt der Kläger den Sinnzusammenhang der sich auf Seite 6 im ersten Absatz des Ausgangsbescheides vom 9. November 2017 befindlichen Argumentation nicht. Die Beklagte nutzt das Argument der verschiedenen Lärmbetroffenheit zum einen nicht allein entscheidungstragend und zum anderen auch in

einem anderen Sinnzusammenhang als der Kläger meint. Ihr geht es in diesem Abschnitt um die zutreffende Betonung des Aspektes, dass die Buslinie (...) nicht straßenabschnittsweise betrachtet werden kann, sondern eine Anordnung straßenverkehrsbehördlicher Maßnahmen eine Prüfung der Auswirkungen für den gesamten Linienweg des Busbetriebs in der Abwägung berücksichtigen muss.

d) Soweit der Kläger moniert, die Beklagte habe sich nicht ausreichend mit verschiedenen anderen, aus seiner Sicht sinnvollen Alternativen – (abschnittsweise) Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, kombiniert mit einem Ausschluss des Durchgangsverkehrs für bestimmte Tageszeiten des Berufsverkehrs, richtungsbezogene Beschränkungen, Maßnahmen der Busbeschleunigung) – auseinandergesetzt und auch nicht ermessensausschöpfend in Betracht gezogen, dass sich durch eine Geschwindigkeitsreduzierung der Verkehrsfluss verbessern könne, zeigt er erneut keinen Ermessensfehler auf. Der Einwand trifft schon nicht zu, da die Beklagte sich im Widerspruchsbescheid (dort S. 11) ausführlich mit den Aspekten Busumleitung, Fahrtrichtungsverlegung, Temporeduzierung und Durchfahrtsverboten auseinandersetzt. Sie gelangt hierbei jedoch ermessensfehlerfrei zu dem Ergebnis, dass die aus diesen Maßnahmen resultierenden Nachteile (Fahrzeitverlängerungen, erhöhte Personal- und Sachkosten, Verschlechterung der Erreichbarkeit des S-Bahnhofs H, Mehrbelastung der Anwohner an den Ausweichstraßen) ein derart hohes Gewicht einnehmen, dass sie dem klägerischen Begehren entgegenstehen. Ebenfalls begegnet es keinen rechtlich relevanten Bedenken, dass die Beklagte hierbei nicht auch noch jede theoretisch denkbare Kombination von Maßnahmen erwogen hat, da der Kläger insoweit keinen Ermessensfehler aufzeigt, sondern lediglich seine Bewertung an die Stelle der Beurteilung der Beklagten setzt.

e) Es stellt entgegen der Auffassung des Klägers keinen Ermessensfehler dar, dass die Beklagte keine Ausführungen dazu getätigt hat, eine Geschwindigkeitsbegrenzung könne die hohe Unfallrate von Radfahrern in der H-Straße verringern. Die Aufnahme einer entsprechenden Erwägung wäre im Rahmen der Beurteilung von Maßnahmen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO, die dem Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen dienen, sogar ermessensfehlerhaft, da es sich insoweit um zweckwidrige Erwägungen gehandelt hätte (zur Berücksichtigung des Schutzes von Radfahrern im Rahmen von § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO siehe unten unter 4.).

f) Schließlich greift auch die Argumentation des Klägers nicht durch, die Beklagte habe ermessensfehlerhaft lediglich die NO₂-Belastung von 32 µg/m³ in der H-Straße festgestellt, jedoch keine weitergehenden Ermessenserwägungen angestellt. Zum einen legt der Kläger nicht dar, dass ohne eine Überschreitung des nach § 3 Abs. 2 der 39. BImSchV bei 40 µg/m³ liegenden Immissionsgrenzwertes eine unzumutbare Stickstoffdioxidbelastung an seinem Wohnort vorliegt. Zum anderen hat die Beklagte im Widerspruchsbescheid ermessensfehlerfrei auf eine kontinuierlich abnehmende Stickstoffdioxidbelastung im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans verwiesen (Ausbau des ÖPNV, Förderung des Radverkehrs, Flottenmodernisierung von Bussen, Förderung der Elektromobilität).

4. Abschließend hat der Kläger auch aus § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO in seiner subjektiv-rechtlichen Ausprägung zur Abwehr von Gefahren des Straßenverkehrs, die individuellen Rechtsgütern drohen, weder einen Anspruch auf Einschreiten noch auf ermessensfehlerfreie Bescheidung seines Antrages. Es ist bereits der Tatbestand der Norm nicht erfüllt, mit der Folge, dass schon kein Ermessen der Beklagten eröffnet ist und die insoweit erhobenen Rügen des Klägers ins Leere gehen.

Eine besondere Gefahrenlage für geschützte Individualrechtsgüter aufgrund gehäufter Verkehrsunfälle auf den Fahrbahnen der H-Straße ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich. Auch Gefährdungen durch relevante Geschwindigkeitsüberschreitungen liegen nicht vor. Nach den Darlegungen der Beklagten in der mündlichen Verhandlung liegt die Geschwindigkeitsüberschreitungsquote in der H-Straße auf der Grundlage von neun seit 2020 durchgeführten Messungen lediglich bei einem Prozent.

Auch im Hinblick auf die Argumentation des Klägers, die Beklagte habe sich nicht weiter mit seinem ergänzenden Antrag vom 7. Juli 2016 betreffend verkehrsbeschränkende Maßnahmen zum Schutz von Radfahrern auseinandergesetzt, folgt kein Anspruch auf straßenverkehrsbehördliches Einschreiten oder auf Neubescheidung aus dem Gesichtspunkt einer gemessen an § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO beachtlichen Gefahrenlage.

Soweit sich dieser Antrag allgemein auf den Schutz aller Radfahrer in der H-Straße bezieht, verfolgt der Kläger objektiv-rechtliche Ziele, jedoch keine nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO geschützten und nach § 42 Abs. 2 VwGO verwaltungsgerichtlich durchsetzbaren Individualinteressen.

Soweit der Kläger den Antrag bezogen auf sich selbst als Radfahrer in der H-Straße gestellt hat, ist keine auf die Fahrbahn der H-Straße bezogene Gefahrenlage dargelegt noch sonst ersichtlich. Der in diesem Zusammenhang durch den Kläger in Bezug genommene Artikel des Hamburger Abendblattes vom 3. Juni 2017 verweist darauf, dass sich Unfälle von Radfahrern sämtlich auf dem Gehweg beim Zusammenstoß mit Fußgängern ereignet hätten. Soweit der Kläger in seinem Antrag vom 7. Juli 2016 auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) hinweist und hiernach die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn problematisch sei, zielen die Empfehlungen auf die Trennung des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr und nicht auf die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, wie vom Kläger erstrebt. Die in seinem Antrag vom 7. Juli 2016 zitierte Rechtsprechung bezieht sich ebenfalls nicht auf die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zum Schutz des Radverkehrs, sondern setzt sich mit der Zulässigkeit von Radwegbenutzungspflichten und der Einrichtung von Schutzstreifen auseinander.

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.