

**Gericht:** VGH  
**Aktenzeichen:** 11 BV 08.789  
**Sachgebietsschlüssel:** 550

**Rechtsquellen:**

§ 45 Abs. 9 Satz 3, § 41 Abs. 1 StVO  
Nr. 30.1 Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO  
§ 1 Abs. 2 16. BImSchV  
§ 114 Satz 2 VwGO

**Hauptpunkte:**

Sperrung der B 8 zwischen Nittendorf und Regensburg für den Durchgangsverkehr mit Nutzfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen und mehr

**Leitsätze:**

---

---

**Urteil des 11. Senats vom 18. Januar 2010**  
(VG Regensburg, Entscheidung vom 25. Februar 2008, Az.: RO 5 K 08.320)



## **Bayerischer Verwaltungsgerichtshof**

### **Im Namen des Volkes**

In der Verwaltungsstreitsache

1.     \*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*
2.     \*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\* ,
3.     \*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*
4.     \*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*

- Klägerinnen -

bevollmächtigt zu 1 bis 4:

Rechtsanwälte \*\*\*  
\*\*\*\*\*

gegen

**Freistaat Bayern,**

vertreten durch:

Landesrechtsanwaltschaft Bayern,  
Ludwigstr. 23, 80539 München,

- Beklagter -

wegen

Sperrung der B 8 für den Mautausweichverkehr (Nittendorf-Regensburg);  
hier: Berufung des Beklagten gegen das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichts  
Regensburg vom 25. Februar 2008,

erlässt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 11. Senat,  
durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgerichtshof Grau,  
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Ertl,  
die Richterin am Verwaltungsgerichtshof Breit

aufgrund mündlicher Verhandlung vom 18. Januar 2010

**am 18. Januar 2010**

folgendes

**Urteil:**

- I. Das Urteil des Verwaltungsgerichts Regensburg vom 25. Februar 2008 wird aufgehoben.
- II. Die Klagen werden abgewiesen.
- III. Die Klägerinnen haben die Kosten des Verfahrens in beiden Rechtszügen zu je  $\frac{1}{4}$  zu tragen.
- IV. Das Urteil ist im Kostenpunkt vorläufig vollstreckbar. Die Klägerinnen können die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des zu vollstreckenden Betrags abwenden, wenn nicht der Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.
- V. Die Revision wird nicht zugelassen.

**Tatbestand:**

- 1 Die Beteiligten streiten über die Rechtmäßigkeit einer verkehrsrechtlichen Anordnung zur Sperrung der B 8 zwischen Nittendorf und Regensburg für den Durchgangsverkehr mit Nutzfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen und mehr.

- 2 Diese verkehrsrechtliche Anordnung des Landratsamtes Regensburg vom 27. April 2007 (ergänzt durch Nachtrag vom 15. Mai 2007) erging zum Schutz der Anwohner insbesondere in dem Ort Etterzhausen vor einer nach der Beurteilung des Landratsamts vorhandenen Mehrbelastung durch Lärm und Abgase infolge der Einführung der Autobahnmaut für Lkw und des damit einhergehenden, von der Autobahn A 3 kommenden Mautausweichverkehrs. Das Landratsamt legte seinen Anordnungen Zahlen aus Verkehrserhebungen der Jahre 2000 und 2005 sowie eine vom Staatlichen Bauamt Regensburg in Auftrag gegebene Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. K. vom 31. Januar 2007 zugrunde. Die Sperrung wurde mit entsprechender Beschilderung am 7. August 2007 umgesetzt.
- 3 1. Die Klägerinnen, allesamt oberpfälzische Transportunternehmen, erhoben am 9. November 2007 bei dem Verwaltungsgericht Regensburg jeweils Klage gegen die verkehrsrechtliche Anordnung, der das Verwaltungsgericht mit Urteil vom 25. Februar 2008 stattgab. Der Beklagte habe nicht ausreichend belegt, dass ein auf die Maut-einführung zurückzuführender Zuwachs an Schwerlastverkehr auf der B 8 im streitigen Bereich als erheblich i.S.v. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO einzustufen sei. Erheblichkeit der Lärmzusatzbelastung durch Mautausweichverkehr sei zu bejahen bei einer deutlich über der allgemeinen Steigerungsrate liegenden Zunahme des Schwerlastverkehrs und dadurch verursachten Konsequenzen für Verkehrsablauf und -verhalten und/oder die Lärm- und Abgassituation für die Wohnbevölkerung in Ortsdurchfahrten. Dem Bayer. Verwaltungsgerichtshof (Beschluss vom 7.12.2006 BayVBl 2007, 241 ff.) und dem Bundesverwaltungsgericht (Beschluss vom 19.2.1992 NJW 1992, 2844) folgend, sei eine Lärmzusatzbelastung erst ab Erhöhung des bisherigen Beurteilungspegels um 3 dB(A) für das menschliche Ohr wahrnehmbar. Zu einer solchen Schallpegelerhöhung um 3 dB(A) sei eine Verdopplung des Verkehrsaufkommens nötig. Hiernach sei im zu entscheidenden Fall die Erheblichkeitsschwelle des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nicht überschritten. § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV könne zur Konkretisierung des Erheblichkeitserfordernisses von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nicht herangezogen werden, weil diese Vorschrift Ausdruck des umweltschutzrechtlichen Vorsorgeprinzips sei. Auch aus Gründen einer Zusatzbelastung von Anwohnern durch Abgase oder aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs sei die Sperrung nicht gerechtfertigt.
- 4 2. Zur Begründung seiner vom Verwaltungsgericht zugelassenen Berufung trug der Beklagte insbesondere vor, die erste Instanz habe zu Unrecht eine Heranziehung

von § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV abgelehnt. Das Bundesverwaltungsgericht habe in seiner Entscheidung vom 13. März 2008 (BVerwGE 130, 383) die Voraussetzungen für Verkehrsbeschränkungen zur Unterbindung des Mautausweichverkehrs geklärt. Auf der Grundlage dieser Rechtsprechung könne auch § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV als Orientierungspunkt zur Bestimmung der Erheblichkeitsschwelle i.S.v. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO herangezogen werden. Im zu entscheidenden Fall seien die Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts entweder infolge Einführung der Maut erstmals erreicht (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, 2. Alt. 16. BImSchV) oder überschritten (§ 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV) worden. Die Lärmberechnung des Staatlichen Bauamts Regensburg vom 5. Februar 2007 habe eine Lärmbelastung der Anlieger der B 8 in Etterzhausen zum Teil mit 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ergeben. Aus den auf der Grundlage des Gutachtens von Prof. Dr.-Ing. K. vom 31. Januar 2007 erstellten Isophonenkarten lasse sich ablesen, dass dort die Spitzenlärmswerte mit Mautausweichverkehr tags bei 76 dB(A) und nachts bei 70 dB(A) lägen. Die von den Klägerinnen vorgelegte Lärmberechnung des Sachverständigen Dipl.-Ing. G. vom 18. Februar 2008 sei insoweit nicht nachvollziehbar; auch sie komme i.Ü. zu einer -wenn auch sehr geringen- mautbedingten Verschlechterung der Lärmsituation der Anwohner. Da der werktägliche Lkw-Verkehr mautbedingt um 41,28 % zugenommen habe, handle es sich um erhebliche Auswirkungen von durch die Einführung der Mauterhebung hervorgerufenen, veränderten Verkehrsverhältnissen. Die streitige Sperrung der B 8 sei auch aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit gerechtfertigt. Die Ausführungen zur Ordnung des Verkehrs im angefochtenen Urteil seien unrichtig. Die streitige verkehrsrechtliche Anordnung sei verhältnismäßig und ermessensgerecht.

- 5 Zur Ergänzung der der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 27. April 2007 zugrundeliegenden Ermessenserwägungen trägt der Beklagte vor, die Interessen der Wohnbevölkerung seien abzuwägen mit den Interessen der betroffenen Spediteure. Unter Berücksichtigung der ohnehin bereits unzumutbaren Lärmbelastung seien die Interessen der Wohnbevölkerung in relevanter Weise tangiert. Die betroffenen Spediteure seien durch die Sperrung in der Fahrwegwahl eingeschränkt und nicht mehr frei, sich für den kürzesten und billigsten Fahrweg zu entscheiden. Die Strecke über die B 8 sei 6 km kürzer als die über die Autobahn A 3/A 93. Es sei aber bei typisierender Betrachtung nicht von einem Zeitverlust auszugehen, da auf der Autobahn eine Geschwindigkeit von 80 km/h gefahren werden könne, auf der B 8 dagegen nur 60 bzw. 50 km/h (§ 3 Abs. 3 Nr. 2 StVO). Auch in Bezug auf Treibstoffverbrauch und Fahr-

zeugabnutzung würde sich angesichts der typischerweise zügigeren Fahrmöglichkeit auf der Autobahn kein relevanter Nachteil ergeben. Der Umweg über die Autobahn sei allerdings mit der Zahlung von Mautgebühren verbunden. Für die Benutzung der 16 km langen Strecke zwischen den Anschlussstellen Nittendorf und Regensburg-Pfaffenstein sei nach § 1 der Verordnung zur Festsetzung der Höhe der Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge (MautHV) seit dem 1. Januar 2009 je nach Emissionsklasse und Achszahl des Gefährts eine Gebühr zwischen 2,256 € und 4,608 € zu entrichten. Dieser Kostenbelastung komme im Rahmen der Abwägung kein besonderes Gewicht zu, weil sie nicht zu Wettbewerbsverzerrungen innerhalb des Transportgewerbes führe. Zu berücksichtigen sei auch, dass einzelne Spediteure evtl. schon vor Einführung der Autobahnmaut den gegenständlichen Abschnitt der B 8 als wirtschaftlichere Alternative zur Autobahn benutzt hätten. Insofern werde durch die streitige Anordnung nicht nur der tatsächliche, sondern auch der theoretische (potentielle) Mautausweichverkehr an der Befahrung der B 8 gehindert. Dieser sonstige potentielle Mautausweichverkehr sei aber zahlenmäßig zu vernachlässigen. Dementsprechend werde in der Verkehrsuntersuchung vom 31. Januar 2007 für den Streckenabschnitt Nittendorf-Regensburg nicht zwischen tatsächlichem und potentielltem Mautausweichverkehr unterschieden. Gerade angesichts der aufwändigen Ortsdurchfahrt von Etterzhausen sei davon auszugehen, dass die B 8 vom Durchgangsverkehr nur wegen der Mautersparnis anstelle der Autobahn benutzt werde. Der Beklagte halte es für sachgerecht, bei der Abwägung den Interessen der Anwohner den Vorzug zu geben, um einer weiteren Verfestigung der unzumutbaren Lärmsituation in Bezug auf die betroffenen Wohngebäude entgegenzuwirken. Weniger einschneidende Maßnahmen bestünden nicht. Die von den Klägerinnen vorgeschlagene Verlegung der Ampel in Etterzhausen sei nicht zielführend. Die Bedarfsampel habe auf die Beurteilungspegel keinen nennenswerten Einfluss. Die Sperrung betreffe ausdrücklich nur den Durchgangsverkehr, nicht auch den regionalen Ziel- und Quellverkehr. Die Verkehrsuntersuchung vom 31. Januar 2007 habe ergeben, dass es sich nur bei rund 29 % des Lkw-Verkehrs  $\geq 12$  t um potentiellen Mautausweichverkehr handle. Im Gegenschluss folge daraus, dass 71 % dieses Lkw-Verkehrs regional seien und von der Sperrung ohnehin nicht betroffen würden. Unabhängig davon, dass der Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm die streitige Anordnung bereits allein trage, sehe es der Beklagte als positiven Effekt an, dass auch die durch den Mautausweichverkehr bedingten ungünstigen Wirkungen auf Verkehrsablauf und Verkehrsverhalten beseitigt würden. Aus der Begründung zur ÄnderungsVO vom 22. Dezember 2005 ergebe sich, dass das berücksichtigungsfähig sei.

6 Weder im Verordnungstext noch in der Entscheidung des BVerwG vom 13. März 2008 finde die Auffassung der Klägerinnen eine Stütze, dass § 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV eine Lärmerhöhung von 1 dB(A) voraussetze. Ein Ermessensdefizit bestehe weder bezüglich der Lärmschutzfenster noch bezüglich der wirtschaftlichen Belastungen der Klägerinnen durch die Sperrung. Die Behörde könne die wirtschaftliche Belastung des Transportgewerbes in Bezug auf die Zusatzkosten nur insgesamt und nur insoweit berücksichtigen, als sie sie durch Multiplikation der Zahl der von der Sperrung betroffenen Lkw mit der sich aus der MautHV ergebenden Autobahnmaut für die alternative Autobahnstrecke ermittle.

7 Der Beklagte beantragt,

8 das Urteil des Verwaltungsgerichts Regensburg vom 25. Februar 2008 aufzuheben und die Klagen abzuweisen.

9 Die Klägerinnen beantragen,

10 die Berufung zurückzuweisen.

11 Der Beklagte könne sich bezüglich der Frage, wann Auswirkungen erheblich i.S.v. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO sind, nicht auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 13. März 2008 (a.a.O.) stützen, da die hierin enthaltenen Ausführungen zu den tatbestandlichen Voraussetzungen von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO mangels Entscheidungserheblichkeit an der Rechtskraft dieser Entscheidung nicht teilhätten; es handle sich insoweit um ein unverbindliches obiter dictum. Selbst unter Zugrundelegung der Zahlen des Staatlichen Bauamts seien die Voraussetzungen von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV nicht erfüllt, weil die Überschreitung der dortigen Grenzwerte nicht auf einer mautbedingten Zusatzbelastung beruhe, sondern eine hohe Vorbelastung vorhanden gewesen sei. § 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV sei als Ausdruck des umweltschutzrechtlichen Vorsorgeprinzips nicht heranzuziehen. Es sei mit Art. 12 und 14 GG nicht vereinbar, eine Erhöhung der Lärmbelastung um einen von den Betroffenen gar nicht wahrnehmbaren Wert als Auslöser für eine Sperrung zu Lasten von Transportunternehmen genügen zu lassen. Auch habe die Behörde das ihr eingeräumte Ermessen in ungenügender Weise gebraucht. Die ausführlich dargelegten, gewichtigen wirtschaftlichen Belange der Klägerinnen seien ohne nähere Begründung als nachrangig abqualifiziert worden. Auch hätte im Rahmen der Ermessens-



ausübung die Frage erörtert werden müssen, ob andere Lärmschutzmaßnahmen, z.B. Lärmschutzfenster oder eine Geschwindigkeitsbeschränkung, das geeignetere und weniger in die Grundrechte der Klägerinnen eingreifende Mittel gewesen wären. Ein weiteres von den Klägerinnen zum Verfahrensgegenstand gemachtes Fachgutachten des Dipl.-Ing. G. datiert vom 9. Februar 2009.

- 12 Die Klägerinnen führen weiter aus, die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO lägen nicht vor. Bezogen auf das nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV relevante Erreichen bzw. Überschreiten von 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts sei zu bedenken, dass Lärmgrenzwerte stets in vollen dB(A) angegeben werden. Um etwa Werte von 70 bzw. 60 dB(A) zu erreichen (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 Alternative 2 16. BImSchV) bedürfe es daher einer Verkehrszunahme an Lkw  $\geq 12$  t, die eine Lärmerhöhung um mindestens 1 dB(A) bewirke. Ein einzelner zusätzlicher Lkw  $\geq 12$  t würde die Ausgangslärmbelastung in Dezibel völlig unberührt lassen und wäre von der Wohnbevölkerung auch im Rauminnen nicht spürbar. Nehme man § 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV in einem ganz engen Sinn wörtlich, müsste bei einer Vorbelastung von 70/60 dB(A) jeweils ein einziger zusätzlicher Lkw für die Annahme einer erheblichen Lärmzunahme genügen. Es sei aber schon zweifelhaft, ob bereits ein einziges Fahrzeug "erheblich" im Sinne der Vorschrift wäre. Ausgeschlossen erscheine es, dass der Ordnungsgeber des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO einen einzigen zusätzlichen Lkw für eine Sperrung habe genügen lassen wollen. Vernünftigerweise sei die "Erheblichkeit" zwischen einem einzigen zusätzlichen Lkw  $\geq 12$  t und einer Anzahl solcher Lkw, die eine Lärmerhöhung um 3 dB(A) bewirkten, anzusiedeln, nämlich bei einer Zahl von Lkw  $\geq 12$  t, die eine Lärmzunahme von 1 dB(A) bewirkten. Dieser kritische Wert sei bei keinem der betroffenen Wohnanwesen erreicht. Das gelte auch für die Fälle, in denen die Lärmberechnung "vorher und nachher" 1 dB(A) mehr ausmache. Wenn nämlich nur in vollen dB(A) gerechnet werde, müsse rein rechnerisch bei irgendeinem Punkt der Vorbelastung tatsächlich ein einzelner Lkw "den Zeiger um 1 dB(A) vorspringen lassen". Dieser eine Lkw allein könne aber für sich genommen nicht mit der Qualität erheblich versehen werden. Nach den Gutachten vom 31. Januar 2007 (Prof. K.) und vom 9. Februar 2009 (Dipl.-Ing. G.) müsse die Lärmzunahme in Etterzhausen deutlich unter 0,5 dB(A) gelegen haben.

- 13 Die nachgeschobenen Ermessenserwägungen des Beklagten seien fehlerhaft. Es sei unberücksichtigt geblieben, dass selbst da, wo es eine rechnerische Lärmerhöhung um 1 dB(A) gebe, die konkrete Lärmzunahme nicht größer sein könne, als dort, wo

es keine Erhöhung der Dezibelzahl gebe, weil die Zahl der tatsächlich verkehrenden Lkw  $\geq 12$  t gleich bleibe. Von ausschlaggebender Bedeutung für die Lärmbelastung sei die Frage, ob Lärmschutzfenster vorhanden seien. Maßgeblich für die Belastung der Wohnbevölkerung sei die Lärmsituation in den Innenräumen, für die § 1 Abs. 2 16. BImSchV normale Fenster voraussetze. Durch Lärmschutzfenster könne die Dämmwirkung noch erheblich erhöht werden. Insoweit liege ein Ermittlungsdefizit vor. Gebe es bereits Lärmschutzfenster, entbehre die streitige verkehrsrechtliche Anordnung jeder Grundlage. Zu Unrecht behaupte der Beklagte, die Einbußen bzw. Mehraufwendungen der betroffenen Transportunternehmer seien vernachlässigbar. Er gehe von bagatellisierenden und unzutreffenden Annahmen aus. Die Klägerinnen hätten Mehraufwendungen zwischen 3.600 € und 300.000 € pro Jahr zu erwarten. Es handle sich hier um ein Sonderopfer von Firmen, deren Fahrzeuge an der mautbedingten Lärmzunahme unbeteiligt seien und die Strecke, um deren Sperrung es gehe, bereits vor Einführung der Autobahnmaut befahren hätten. Der Beklagte argumentiere zu Unrecht, der gesamte Lkw-Verkehr  $\geq 12$  t sei Verursacher der Lärmsteigerung, die die Handlungsmöglichkeit des § 45 Abs 9 Satz 3 StVO auslöse. Nach dem Gutachten vom 31. Januar 2007 sei dies tatsächlich nur bei weniger als der Hälfte der Lkw  $\geq 12$  t der Fall. Es handle sich bei der Sperrung der B 8 ohne Differenzierung um einen massiven Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb der Klägerinnen. Der Beklagte hätte ermitteln müssen, welche wirtschaftlichen Folgen das Durchfahrverbot für die bisher auf der Strecke verkehrenden Transportunternehmen habe und diese Gruppe nicht als "zahlenmäßig offensichtlich vernachlässigbar" abtun dürfen.

- 14 Wegen des Verlaufs und der Bekundungen der Beteiligten beim Erörterungstermin am 18. Februar 2009 und der mündlichen Verhandlung am 18. Januar 2010 wird auf die jeweilige Niederschrift, wegen der weiteren Einzelheiten sowie wegen des Vorbringens der Beteiligten im Übrigen wird auf die Gerichtsakten beider Rechtszüge in dem zu entscheidenden Hauptsacheverfahren und im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes (Az. 11 CS 08.790) sowie auf die beigezogenen Behördenakten Bezug genommen.

### **Entscheidungsgründe:**

- 15 Die zulässige Berufung des Beklagten ist begründet.
- 16 Die auf § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO i.V.m. § 41 Abs. 1 StVO i.V.m. Nr. 30.1 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO und Zeichen 253 gestützte verkehrsrechtliche Anordnung des Beklagten vom 27. April 2007, mit der die B 8 in Richtung Nürnberg ab der Kneitinger Brücke bis zur Anschlussstelle Nittendorf und in Richtung Regensburg von der Anschlussstelle Nittendorf bis Regensburg für den Durchgangsverkehr mit Nutzfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen gesperrt wurde, erweist sich im Ergebnis als rechtmäßig und verletzt die Klägerinnen nicht in ihren Rechten.
- 17 Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO dürfen abweichend von Satz 2 der Vorschrift zum Zwecke des Absatzes 1 Satz 1 oder 2 Nr. 3 Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs auch angeordnet werden, soweit dadurch erhebliche Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge hervorgerufen worden sind, beseitigt oder abgemildert werden. Diese Voraussetzungen liegen hier vor (1.) und auch das der Behörde eingeräumte Ermessen wurde in rechtlich nicht zu beanstandender Weise gebraucht (2.). Wie bereits in der Beschwerdeentscheidung vom 2. Dezember 2008 (Az. 11 CS 08.790) angedeutet, auf die insoweit verwiesen wird, schließt sich der Senat dabei den Ausführungen des zur Auslegung von Bundesrecht letztinstanzlich zuständigen Bundesverwaltungsgerichts zur materiellen Rechtslage an. Es kann deshalb dahinstehen, ob das Bundesverwaltungsgericht sein Urteil vom 13. März 2008 (BVerwGE 130, 383) tragend auf die Überlegungen zu den hier problematischen Tatbestandsvoraussetzungen von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO gestützt hat, oder ob es sich insoweit um ein sog. obiter dictum handelt.
- 18 1. a) Das Landratsamt Regensburg ist in nicht zu beanstandender Weise aufgrund fundierter Schätzungen von einer mautbedingten Veränderung der Verkehrsverhältnisse i.S.d. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO ausgegangen. Das Gutachten von Prof. K. vom 31. Januar 2007 gibt -insoweit unbestritten- einen Vergleich der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) an der Zählstelle der B 8 östlich Etterzhausen im Jahr 2000 und im Jahr 2005 wieder. Hiernach hat der Schwerverkehr um 15 % und der Verkehr nur mit Lastzügen um 42 % zugenommen, während der Gesamtverkehr

um 2 % abgenommen hat. In der Verkehrsuntersuchung vom 31. Januar 2007 wird ferner das Ergebnis einer Querschnittszählung des Verkehrs auf der B 8 östlich Eterzhausen vom 9. November 2006 referiert. Hiernach fuhren in 24 Stunden in beiden Fahrtrichtungen insgesamt 621 Lkw mit einem Gesamtgewicht von mindestens 12 t an der Zählstelle vorbei. Durch Befragung wurde der Anteil von potentiell Mautausweichverkehr (Fahrweite über 70 km) hieran ermittelt. Auf diese Weise wurde festgestellt, dass in Fahrtrichtung Regensburg pro Tag 90 Lkw dem potentiellen Mautausweichverkehr zuzurechnen sind. Es liegen hiernach mautbedingt -wenn auch nur geringfügig- veränderte Verkehrsverhältnisse i.S.v. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO vor.

19 b) Die mautbedingt veränderten Verkehrsverhältnisse haben in dem fraglichen Bereich zwischen Nittendorf und Regensburg auch erhebliche Auswirkungen i.S.d. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO. Für die Feststellung, ob eine mautfluchtbedingte Verkehrslärmzunahme erheblich ist, bedarf es nicht der sonst im Immissionsschutzrecht üblichen Lärmmessungen. Vielmehr darf sich die Behörde mit fundierten Schätzungen begnügen (BVerwG vom 13.3.2008, a.a.O.), soweit ein Beweisnotstand vorliegt, weil es an genauen Zahlen über das Aufkommen an Lkw  $\geq 12$  t für die Zeit vor Einführung der Autobahnmaut fehlt, da diese Kategorie bis 2005 von den Dauerzählstellen nicht isoliert erfasst wurde.

20 Für den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm (vgl. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO), können Orientierungspunkte für eine nähere Bestimmung, wann eine Lärmzunahme "erheblich" ist, der Verkehrslärmschutzverordnung -16. BImSchV- entnommen werden. Hierbei sind dem Bundesverwaltungsgericht (a.a.O.) folgend alle drei Alternativen von § 1 Abs. 2 16. BImSchV als Orientierungspunkte heranzuziehen. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV liegt eine "wesentliche" Lärmzunahme vor, wenn der Beurteilungspegel des Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) (1. Alternative) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht (2. Alternative) erhöht wird. Nach § 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV gilt dasselbe, wenn der Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht, und sei es auch nur geringfügig, weiter erhöht wird. § 1 Abs. 2 16. BImSchV liegt eine Wertung des Ordnungsgebers zugrunde, die sich auf § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO übertragen lässt. Dies gilt für das 3 dB(A)-Kriterium, das auf der Einschätzung beruht, dass geringere Veränderungen der Geräuschsituation nach allgemeinen Erkenntnissen der Akustik vom menschlichen Ohr noch nicht oder kaum wahrgenom-

men werden können. Aber auch die Wertung, dass eine geringere Lärmzunahme ebenso erheblich ist, wenn dadurch ein Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erreicht oder überschritten wird, ist auf den Sachzusammenhang des Straßenverkehrs übertragbar. Wie das Bundesverwaltungsgericht (a.a.O.) feststellt, droht dann nämlich eine ohnehin bereits unzumutbare Situation noch verschlechtert oder jedenfalls verfestigt zu werden. Ließe man auch hier erst einen Lärmzuwachs um 3 dB(A) genügen, so liefe § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO gerade bei einer hohen Vorbelastung vielfach leer. Denn eine Erhöhung des Mittelungspegels um 3 dB(A) setzt etwa eine Verdoppelung der Verkehrsstärke voraus, die der Mautausweichverkehr nur selten hervorrufen wird.

21 Die Einwände der Klägerinnen hiergegen überzeugen nicht. Die von den Klägerinnen vorgeschlagene Lösung, für die Annahme erheblicher Auswirkungen i.S.v. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Lärmzunahme von mindestens 1 dB(A) vorauszusetzen, findet weder im Gesetz noch in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine Stütze. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 2. Alternative und § 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV kommt es allein darauf an, dass die als Grenze des Zumutbaren erachteten Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts im Ergebnis erreicht bzw. überschritten werden. Auf ein bestimmtes Maß der Lärmzunahme kommt es dagegen weder im unmittelbaren Anwendungsbereich der Bestimmungen noch im Rahmen von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO an. Wie der Rückgriff auf den Wert von 3 dB(A) in § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 1. Alternative 16. BImSchV zeigt, kann die akustische Wahrnehmbarkeit für das menschliche Ohr nur im Rahmen dieser Alternative von Bedeutung sein, also nur dann, wenn die Lärmbelastung insgesamt sich noch im Bereich unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle von 70/60 dB(A) bewegt.

22 Auch die von den Klägerinnen als erheblich angesehene Lärmerhöhung um 1 dB(A) wäre im Übrigen für das menschliche Ohr nicht akustisch wahrnehmbar, weshalb ihre Argumentation mit dieser "gegriffenen" Größe gewissen Bedenken begegnet. Entscheidend ist jedoch, dass mit § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO ein Instrument geschaffen werden sollte, mit dem möglichst effizient zusätzliche Immissionsbelastungen aufgrund von Mautflucht bekämpft werden können (Begründung zur 15. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung, BR-Drucks. 824/05). Es entspricht dem Sinn und Zweck von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO ebenso wie dem erkennbaren Willen des Ordnungsgebers, bei der Beurteilung der Erheblichkeit von Auswirkungen des Mautausweichverkehrs bereits vorhandene, an sich unzumutbare Vorbelastungen zu

berücksichtigen. Die Argumentation der Klägerinnen aufgreifend, reicht somit -höchst theoretisch- auch ein einziger Lkw zur Überschreitung der Erheblichkeitsschwelle des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO, wenn seine Immissionen zur Folge haben, dass dadurch 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts erstmals erreicht oder überschritten werden. Im Übrigen wird im zu entscheidenden Fall tatsächlich die Lärmzunahme unstrittig nicht nur von einem einzigen Lkw verursacht und es liegt eine Vorbelastung vor, die die Grenzen des § 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV teils deutlich überschreitet.

- 23 Bei dem Erörterungstermin am 18. Februar 2009 haben sich die Beteiligten darauf verständigt, dass für die Strecke zwischen Nittendorf und Regensburg die tatsächlichen Lärmfeststellungen des Staatlichen Bauamts Regensburg zugrunde gelegt werden sollen, wie sie aus den dem Senat vorgelegten Isophonenkarten hervorgehen. Eine Klärung der Frage, an wie vielen Wohnanwesen eine mautbedingte Lärm-erhöhung zu verzeichnen ist, hat der insoweit unwidersprochene Schriftsatz des Beklagten vom 30. März 2009 erbracht. So ergibt sich, dass in Etterzhausen tags der bereits ohne Mautausweichverkehr bestehende Beurteilungspegel von 72, 73, 74, 76, 71, 72, 70 und 76 dB an den acht betroffenen Wohnanwesen im östlichen Teil von Etterzhausen nördlich der B 8 weiter erhöht wird. An zwei Gebäuden ist nach den Isophonenkarten eine Pegelerhöhung um 1 dB(A) ablesbar. Nachts wird in Etterzhausen der Beurteilungspegel an 16 Wohngebäuden weiter erhöht, die bereits ohne Mautausweichverkehr mit mindestens 60 dB(A) belastet sind. An den bereits erwähnten acht Wohnanwesen im östlichen Teil von Etterzhausen nördlich der B 8 werden z.B. Werte von 67, 68, 69, 71, 68, 67, 65, 71 dB nachts erreicht. Aus den Isophonenkarten sind hier durchweg mautausweichverkehrsbedingte Erhöhungen um 1 dB(A) ablesbar. Die Tatbestandsvoraussetzungen von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO sind damit erfüllt.
- 24 2. Die im Rahmen des Gerichtsverfahrens vom Beklagten ergänzten Ermessenserwägungen des Landratsamts Regensburg halten der rechtlichen Überprüfung stand (§ 114 VwGO). Der Beklagte konnte seine Ermessenserwägungen im Rahmen des Berufungsverfahrens ergänzen (§ 114 Satz 2 VwGO), da in dem angefochtenen Bescheid vom 27. April 2007 zumindest im Ansatz eine Ermessensausübung enthalten ist (vgl. etwa BVerwG vom 5.9.2006 BayVBl 2007, 218).
- 25 a) Ein Ermessensdefizit wegen fehlender Ermittlungen zu etwa bereits vorhandenen passiven Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen Wohngebäuden liegt nicht vor.

- 26 Die Klägerinnen tragen vor, der Beklagte hätte ermitteln müssen, ob und in wie vielen der betroffenen Wohnanwesen Lärmschutzfenster vorhanden seien. Maßgeblich für die Belastung der Wohnbevölkerung sei eigentlich der Innenlärm, für den § 1 Abs. 2 16. BImSchV normale Fenster voraussetze. Durch Lärmschutzfenster könne die Dämmwirkung erheblich erhöht werden. Wären solche Lärmschutzfenster in den betroffenen Wohnhäusern vorhanden, was der Beklagte nicht untersucht habe, wären sowohl die Vorbelastung wie auch das Gewicht der Lärmzunahme durch angeblichen Mautausweichverkehr völlig anders zu sehen und die Sperrung für den Durchgangsverkehr würde jeder sachlichen Grundlage entbehren.
- 27 Der Beklagte durfte indes zur Bestimmung der Erheblichkeit der Lärmauswirkungen unter Heranziehung der Orientierungswerte des § 1 Abs. 2 16 BImSchV das Vorhandensein von Einrichtungen des passiven Schallschutzes an den lärmbeeinträchtigten Wohnhäusern außer Acht lassen. Für die Berechnung der Beurteilungspegel analog § 1 Abs. 2 16. BImSchV im Rahmen von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO kommt es nämlich nicht entscheidend auf die Lärmentwicklung in Innenräumen an. Auch die Berechnungen des Staatlichen Bauamts und des von den Klägerinnen herangezogenen Sachverständigen beziehen sich dementsprechend zu Recht auf Immissionsorte an den Gebäudeaußenwänden.
- 28 Gemäß § 3 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für Straßen nach der Anlage 1 zur 16. BImSchV zu berechnen. Diese Anlage 1 bestimmt u.a., dass der maßgebende Immissionsort sich nach den Umständen im Einzelfall richtet; vor Gebäuden liegt er danach in Höhe der Geschoßdecke (0,2 m über der Fensteroberkante) des zu schützenden Raumes; bei Außenwohnbereichen liegt der Immissionsort nach Anlage 1 zur 16. BImSchV 2 m über der Mitte der als Außenwohnbereich genutzten Fläche. Beurteilungspegel nach der 16. BImSchV sind somit nicht, wie die Klägerinnen meinen, stets auf Innenräume zu beziehen.
- 29 Innerhalb der 16. BImSchV ist zu differenzieren zwischen der Regelung des § 1, der den Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung definiert und § 2, der Immissionsgrenzwerte festlegt, die - vorausgesetzt, der Anwendungsbereich ist überhaupt eröffnet - nicht überschritten werden dürfen. Nach ihrem § 1 Abs. 1 gilt die 16. BImSchV für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen. Was eine wesent-

liche Änderung ist, die den Anwendungsbereich der 16. BImSchV eröffnet, bestimmt § 1 Abs. 2. Würde man bereits auf dieser Stufe die Beurteilungspegel auf Immissionsorte in Innenräumen beziehen, würde dies den Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung und die Lärmvorsorge zu Lasten betroffener Straßenanlieger ungerechtfertigt einschränken, weil sie Lärmschutzeinrichtungen bereits berücksichtigen würde, deren Erforderlichkeit im Rahmen von § 1 Abs. 2 16. BImSchV erst ermittelt werden soll. Bei Räumen und Fenstern üblicher Größe und Beschaffenheit bei geschlossenen Einfachfenstern kann etwa nach Feststellungen des Bundesverwaltungsgerichts ein Unterschied vom 20 bis 25 dB(A) zwischen den Mittelungspegeln innen und außen angenommen werden (vgl. BVerwG vom 17.11.1999 BVerwGE 110, 81 unter Verweis auf BVerwGE 104, 123). Darüber hinaus sollten nach den Feststellungen des Bundesverwaltungsgerichts in seinem Urteil vom 17. November 1999 (a.a.O.) für die unter dem Gesundheitsaspekt entscheidenden Innenraumpegel nach der Lärmwirkungsforschung Dauerschallpegel am Ohr eines Schläfers in einem Bereich zwischen 30 und 35 dB(A) nicht überschritten werden (vgl. auch BVerwG vom 23. April 1997 Buchholz 316 § 75 VwVfG Nr. 13). Würde man im Rahmen von § 1 Abs. 2 16. BImSchV auf Immissionsorte im Gebäudeinnern abstellen, käme man vor diesem Hintergrund zur Anwendbarkeit dieses Regelwerks erst bei Werten, die weit über der Grenze der Gesundheitsschädlichkeit liegen. Dies entspricht weder der Intention des Ordnungsgebers noch dem Sinn und Zweck der Vorschrift. § 1 Abs. 2 16. BImSchV bezieht sich somit bei die Berechnung der Beurteilungspegel auf Lärmeinwirkungen an Immissionsorten an den Außenwänden betroffener Wohngebäude. Dies gilt gleichermaßen für die Heranziehung der Vorschrift zur Bestimmung von Orientierungspunkten im Rahmen von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO. Wie das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 13. März 2008 (a.a.O.) festgestellt hat, ist die Konstellation der Lärmerhöhung durch Mautausweichverkehr mit derjenigen durch wesentliche bauliche Veränderungen an der Straße zu vergleichen und deshalb auch hier insoweit auf Immissionsorte an Gebäudeaußenwänden abzustellen. Wenn aber die Lärmsituation in den Innenräumen für die Feststellung nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO, § 1 Abs. 2 16. BImSchV unerheblich ist, kommt es nicht darauf an, ob in den betroffenen Anwesen Schallschutzfenster vorhanden sind.

- 30 Im Übrigen sind Schallschutzfenster nicht in unveränderlicher Weise mit dem Gebäude verbunden und sie sind Gegenstand der Dispositionsbefugnis des jeweiligen Eigentümers. Es könnte deshalb, selbst wenn zur Zeit des Erlasses der verkehrsrechtli-



chen Anordnung in dem einen oder anderen Anwesen Schallschutzfenster vorhanden wären, nicht davon ausgegangen werden, dass sie dauerhaften Lärmschutz gewährleisten. Dem Beklagten war es zudem nicht zuzumuten, Ermittlungen darüber anzustellen, ob und in welchen der betroffenen Wohnanwesen Lärmschutzfenster eingebaut sind. Von außen ist dies nicht ohne weiteres erkennbar und der jeweilige Lärmschutz hängt auch von Fabrikat und Einbau ab, was zusätzlichen Ermittlungsaufwand hervorrufen würde. Nach der Begründung der 15. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung soll der Verwaltungsaufwand im Rahmen der Bekämpfung negativer Auswirkungen des Mautausweichverkehrs im Vergleich zu den sonst in Betracht zu ziehenden Befugnisnormen der StVO gerade geringer gehalten werden (BR-Drucks. 824/05, S. 8). Hiermit wäre es nicht vereinbar, von den Straßenverkehrsbehörden Erhebungen zur Ausstattung aller lärmbeeinträchtigten Gebäude zu fordern.

- 31 b) Auch wegen der wirtschaftlichen Belastung der Klägerinnen durch die Sperrung für den Mautausweichverkehr liegt weder ein Ermessensdefizit noch eine Ermessensfehleinschätzung oder eine Ermessensdisproportionalität vor.
- 32 aa) Der Beklagte hat in seinen Schriftsätzen vom 30. März 2009 und vom 29. Juli 2009 seine Ermessenserwägungen zur zusätzlichen Belastung der von der Sperrung betroffenen Transportunternehmen durch die Erhebung der Autobahnmaut bei Benutzung der Autobahn A 3 ergänzt. Er trägt vor, er könne die wirtschaftliche Belastung des Transportgewerbes in Bezug auf die Zusatzkosten nur insgesamt typisierend und nur insoweit berücksichtigen, als er sie durch Multiplikation der Zahl der von der Sperrung betroffenen Lkw mit der sich aus der MautHV ergebenden Maut für die alternative Autobahnstrecke ermittle. Unter detaillierter Darlegung der Berechnungsgrundlagen errechnet der Beklagte, dass die werktägliche Gesamtbelastung des Transportgewerbes durch die streitige Anordnung sich in einer Größenordnung von etwa 530 € bewegt. Bei einem Ansatz von 300 Werktagen pro Jahr kommt er auf eine jährliche Gesamtbelastung von etwa 159.000 €. Weitere potentiell kostenbildende Faktoren wie Zeitverlust, Treibstoffverbrauch und Fahrzeugabnutzung hat der Beklagte zwar gesehen, jedoch nicht näher untersucht. Er kommt zu dem Abwägungsergebnis, dass die wirtschaftlichen Interessen des Transportgewerbes hinter den Interessen der lärmbeeinträchtigten Wohnbevölkerung zurückstehen müssen.

33 Die so ergänzte Ermessensausübung beruht nicht auf einem Ermessensdefizit, ist rechtlich nicht zu beanstanden und vertretbar. Es ist nicht zu beanstanden, dass der Beklagte eine von ihm so genannte typisierende Betrachtung angestellt hat. Er weist zu Recht darauf hin, dass der durch die Sperrung für den Mautausweichverkehr verursachte Mehraufwand für sich gesehen keine große Aussagekraft hat, sondern erst in Beziehung zur gesamten wirtschaftlichen Lage des jeweils betroffenen Unternehmens gesetzt werden müsste, um über die individuelle Belastung Auskunft zu geben. Es ist den Straßenverkehrsbehörden aber nicht zumutbar, vor Erlass einer verkehrsrechtlichen Anordnung gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO alle konkret betroffenen Transportunternehmen zu ermitteln und ihre individuelle Betroffenheit in jedem Einzelfall zu prüfen. Das folgt in tatsächlicher Hinsicht schon daraus, dass hypothetisch Speditionen aus ganz Europa von der Sperrung für den Mautausweichverkehr betroffen sein können, deren Ermittlung mit einem unzumutbaren und im Hinblick auf die dadurch entstehenden Kosten auch unververtretbaren Verwaltungsaufwand verbunden wäre. Auch kann sich die Zahl und die Zusammensetzung der auf dem fraglichen Streckenabschnitt verkehrenden Spediteure ständig ändern. Was die vom Beklagten sog. weiteren potentiell kostenbildenden Faktoren wie Zeitverlust, Treibstoffverbrauch und Fahrzeugabnutzung angeht, kommt hinzu, dass diese anders als die Höhe der anfallenden Maut auch nicht seriös geschätzt werden könnten, weil sie von zu vielen unbestimmbaren Parametern abhängen. Es kann somit insoweit im Rahmen von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO von den Straßenverkehrsbehörden nicht mehr an Ermessensbetätigung gefordert werden, als hier die Landesadvokatur Bayern im Rahmen von § 114 Satz 2 VwGO nachgetragen hat. Was den potentiellen Zeitverlust und die übrigen von den Klägerinnen geltend gemachten kostenbildenden Faktoren angeht, ist mit dem Beklagten zudem anzunehmen, dass etwaige Nachteile durch die längere Autobahnstrecke zumindest zu einem Gutteil durch die dort erlaubte höhere Geschwindigkeit und die damit einhergehende Fahrweise kompensiert werden. Auch hier ist i.Ü. zu berücksichtigen, dass nach der Begründung der 15. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung die Bekämpfung des Mautausweichverkehrs mit möglichst geringem Verwaltungsaufwand verbunden sein soll. Zwar wird dort ausgeführt, selbstverständlich sei, dass vor entsprechenden verkehrsrechtlichen Anordnungen auch "die wirtschaftlichen Belange abgeklärt" würden (BR-Drucks. 824/05, S. 8). Damit ist aber nicht gemeint, dass die wirtschaftliche Situation jedes einzelnen potentiell von der Sperrung betroffenen Transportunternehmens konkret ermittelt und bewertet werden muss. Der Beklagte durfte sich vielmehr zur Frage der wirtschaftlichen Belastung des Transportgewerbes auf eine Hochrechnung bezüglich

der zusätzlichen Mautgebühren beschränken, deren Nachvollziehbarkeit übrigens auch von den Klägerinnen nicht in Frage gestellt wird.

- 34 Die Höhe der durch die Autobahnmaut für das Transportgewerbe zusätzlich entstehenden Maut-Kosten bewegt sich in einem Rahmen, den der Beklagte zu Recht als hinnehmbar bewertet hat. Auch ist es nicht zu beanstanden, dass er in der Abwägung der gegenläufigen Interessen dem Interesse der Wohnbevölkerung am Lärmschutz den Vorzug gegeben hat.
- 35 bb) Es steht der Verhältnismäßigkeit der verkehrsrechtlichen Anordnung gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nicht entgegen, dass die Klägerinnen, wie sie selbst vortragen, bereits vor Einführung der Autobahnmaut die B 8 und nicht die Autobahn benutzt haben, weil diese für sie die günstigere Route darstellte. Auch wenn man davon ausgeht, dass die Klägerinnen nicht zum tatsächlichen, sondern nur zum potentiellen Mautausweichverkehr zählen, ist die streitige verkehrsrechtliche Anordnung ihnen gegenüber nicht unverhältnismäßig, weil sie sich nicht darauf beschränken muss, lediglich den mautfluchtbedingten Mehrverkehr herauszufiltern (BVerwG vom 13.3.2008, a.a.O.). Es darf hierbei nicht unberücksichtigt bleiben, dass für Transportunternehmen, die nicht unter den Regionalverkehr fallen, die Möglichkeit der Beantragung von Ausnahmegenehmigungen gemäß § 46 Abs. 1 Satz 1 Nr. 11 StVO in Betracht kommt. Nicht zuletzt deshalb wird den Klägerinnen auch kein gleichheitswidriges Sonderopfer abverlangt oder in verfassungswidriger Weise in ihre eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebe eingegriffen. Auch der Gesetzgeber hat schließlich ausdrücklich auf die Zumutbarkeit der Eingriffe in das Wirtschaftsleben unter Abwägung der Interessen der Wohnbevölkerung und der ansässigen Betriebe verwiesen (BR-Drucks. 824/05, S. 5).
- 36 c) Nach Auffassung der Klägerinnen stellt es einen schweren Ermessensfehler dar, dass nicht überlegt worden sei, ob die geringe Lärminderung das Gewicht der Eingriffe rechtfertige und ob es nicht andere Maßnahmen, wie die Verlegung der Ampel an der B 8 zwischen Amberger- und Mariaorterstraße sowie die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gebe, die für die betroffene Wohnbevölkerung eine wirklich spürbare Lärminderung brächten und die Klägerinnen nicht gleichheitswidrig träfen. Sie seien für den Lärmzuwachs ebenso wenig verantwortlich wie der übrige Straßenverkehr, weshalb es dem Gleichheitsgebot entspreche, auch diesen übrigen Straßenverkehr durch eine allgemeine Geschwindigkeitsbeschrän-

kung zur Lärminderung beitragen zu lassen. Gerade bei einer Vorbelastung von über 70/60 dB(A) sei es nicht ermessensgerecht, ein Durchfahrverbot zu verhängen, das zu einem erheblichen Teil Lkw-Verkehr treffe, der an der Lärmerhöhung nicht beteiligt sei und nur eine minimale Lärminderung bewirke, wenn es effektivere Regelungsalternativen (Ampelverlegung, Geschwindigkeitsbeschränkung) gebe.

- 37 Die Klägerinnen weisen zu Recht darauf hin, dass § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nicht nur die Sperrung für den Durchgangsverkehr mit Lkw  $\geq 12$  t ermöglicht, sondern allgemein "Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs". Nicht zuzustimmen ist ihnen aber darin, dass der Beklagte anstelle der Sperrung der B 8 für den Durchgangsverkehr mit Lkw  $\geq 12$  t die in der Ortsdurchfahrt von Etterzhausen an der Nürnbergerstraße auf Höhe der Ambergerstraße befindliche Ampel hätte nach Osten verlegen und/oder eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h hätte in Betracht ziehen müssen. Dies gilt selbst dann, wenn mit diesen Maßnahmen eine größere Lärminderung erzielt werden könnte.
- 38 aa) Bei der östlichsten der drei Ampelanlagen in der Ortsdurchfahrt von Etterzhausen westlich der Brücke über die Naab etwa auf Höhe der Einmündung Ambergerstraße handelt es sich um eine Bedarfsampel für Fußgänger, die nach den Ermittlungen des Gerichts den Übergang zu einer Bushaltestelle sichert und nach Auskunft der Gemeinde Nittendorf, zu der Etterzhausen gehört, auch von Schulkindern genutzt wird. Auf diese Ampel folgt in westlicher Richtung die bereits erwähnte Steigung. Nach der Argumentation der Klägerinnen könnte eine Verlegung nach Osten bewirken, dass an der Ampel auf ebener Fahrbahn anfahrende Lkw weniger Lärm erzeugen als beim Anfahren an der Ampel. Dies mag zutreffen. Dennoch musste der Beklagte eine mögliche Verlegung der Ampel nicht in seine Ermessenserwägungen einbeziehen. Dabei ist zum einen zu berücksichtigen, dass es sich um eine Bedarfsampel handelt, die zur Nachtzeit kaum genutzt werden dürfte, so dass ihre Verlegung jedenfalls nachts keine erhebliche Lärminderung bewirken würde. Ausschlaggebend ist aber, dass die Ampel mit ihrer Funktion, nämlich der Sicherung des Übergangs zur Bushaltestelle, an ihren Standort gebunden ist. Eine zusätzliche Verlegung der Bushaltestelle musste der Beklagte nicht in Betracht ziehen.
- 39 bb) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt von Etterzhausen beträgt entsprechend § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO 50 km/h. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf Bundesstraßen wäre nicht ermessensgerecht.

- 40 Ausgangspunkt ist insoweit § 45 Abs. 1 c Satz 1 StVO, der die Anordnung von Tempo-30-Zonen innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf vorsieht. Nach Satz 2 der Bestimmung darf die Anordnung einer Tempo-30-Zone sich allerdings nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs wie Bundesstraßen beziehen. Eine entsprechende Regelung fehlt in § 45 Abs. 1 StVO, der aus Gründen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung auch Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h zulässt. Dabei kann offen bleiben, ob der Anwendungsbereich dieser Bestimmung in Abgrenzung zu § 45 Abs. 1 c StVO auf die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h außerhalb geschlossener Ortschaften beschränkt ist. Aus dem Fehlen einer entsprechenden Regelung lässt sich nach Auffassung des Senats jedenfalls nicht schließen, dass der Gesetzgeber der überörtlichen Verkehrsbedeutung von Bundesstraßen in diesem Zusammenhang nicht Rechnung tragen wollte. Vielmehr ist davon auszugehen, dass eine entsprechende Detailregelung in § 45 Abs. 1 StVO fehlt, weil diese Vorschrift nicht nur die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, sondern eine große Variationsbreite von Maßnahmen und Anordnungen erlaubt. Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h stellt nur einen kleinen Ausschnitt des Anwendungsbereichs von § 45 Abs. 1 StVO dar, so dass es gesetzgebungstechnisch nicht sinnvoll wäre, gerade bezogen hierauf eine Detailregelung aufzunehmen und die Vorschrift dadurch unübersichtlicher zu machen. Es ist somit davon auszugehen, dass eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Ortsdurchfahrt von Etterzhausen nach § 45 Abs. 1 StVO (erst recht) nicht in Betracht kommt.
- 41 Auch ist davon auszugehen, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung einen wesentlich höheren Abgasausstoß zumindest in Fahrtrichtung Nittendorf zur Folge hätte, weil die B 8 in der Ortsdurchfahrt Etterzhausen westlich der Brücke über die Naab eine beachtliche Steigung aufweist, deretwegen gerade Lkw in einen niedrigeren Gang schalten müssten. Zudem würde eine Geschwindigkeitsbeschränkung in Zusammenhang mit der Steigung den Verkehrsfluss stark beeinträchtigen. Ferner hätte wohl auch Tempo 30 negative (wenn auch vielleicht weniger starke) Auswirkungen für die Klägerinnen. Diese Regelung würde nämlich einen Zeitverlust und möglicherweise auch eine höhere Fahrzeugabnutzung (Bremsen wegen des Gefälles Richtung Regensburg) sowie einen gesteigerten Treibstoffverbrauch (bezogen auf die Steigung Richtung Nürnberg) zur Folge haben. Zudem wäre eine Beschränkung der zu-

lässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Lichte des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 13. März 2008 (a.a.O.) unverhältnismäßig. Dort wird zwar unter Hinweis auf den Wortlaut von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO ("soweit") festgestellt, dass die Behörde nicht darauf beschränkt ist, lediglich den mautfluchtbedingten Mehrverkehr herauszufiltern. Allerdings wird auch ausdrücklich darauf verwiesen, die Vorschrift sei so zu verstehen, dass die behördlichen Maßnahmen "nach Möglichkeit auf die Mautfluchtbekämpfung zu beschränken" sind. Eine verkehrsregelnde Anordnung, die, wie eine allgemeine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, alle Verkehrsteilnehmer des fließenden Verkehrs träfe, würde dem zuwider laufen.

- 42 3. Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO. Die vorläufige Vollstreckbarkeit der Kostenentscheidung und die Abwendungsbefugnis ergeben sich aus § 167 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 10, § 711 ZPO.
- 43 Die Revision war nicht zuzulassen, da Gründe im Sinn von § 132 Abs. 2 VwGO nicht vorliegen.

### **Rechtsmittelbelehrung**

- 44 Nach § 133 VwGO kann die Nichtzulassung der Revision durch Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht in Leipzig angefochten werden. Die Beschwerde ist beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (in München Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München; Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München; in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach) innerhalb eines Monats nach Zustellung dieser Entscheidung schriftlich einzulegen und innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieser Entscheidung zu begründen. Die Beschwerde muss die angefochtene Entscheidung bezeichnen. In der Beschwerdebegründung muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts, von der die Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.
- 45 Vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfefverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als

