

Ausfertigung

QUANTUM

11. Sep. 2009



OBERVERWALTUNGSGERICHT BERLIN-BRANDENBURG

BESCHLUSS

OVG 1 N 71.09
VG 11 K 10.09 Berlin

In der Verwaltungsstreitsache

Kläger und Antragsgegner,

bevollmächtigt zu 1 bis 4:

g e g e n

Beklagten und Antragsteller,

hat der 1. Senat durch den Vorsitzenden Richter am Oberverwaltungsgericht Wolnicki, den Richter am Oberverwaltungsgericht Bath und die Richterin am Oberverwaltungsgericht Plückelmann am 16. September 2009 beschlossen:

Der Antrag des Beklagten auf Zulassung der Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Berlin vom 5. Mai 2009 wird abgelehnt.

Der Beklagte trägt die Kosten des Berufungszulassungsverfahrens.

Der Streitwert wird für die zweite Rechtsstufe auf 20.000 EUR festgesetzt.

Gründe

Der auf die Zulassungsgründe der ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit des Urteils (§ 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO), der besonderen rechtlichen Schwierigkeiten der Rechtssache (§ 124 Abs. 2 Nr. 2 VwGO) und der grundsätzlichen Bedeutung (§ 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO) gestützte Antrag des Beklagten auf Zulassung der Berufung hat keinen Erfolg.

Mit dem angefochtenen Urteil hat das Verwaltungsgericht den Beklagten unter Aufhebung seiner Bescheide vom 9. September 2008 und der Widerspruchsbescheide vom 8. Dezember 2008 verpflichtet, die Anträge der Kläger auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen zur Lärmreduzierung am Fürstendamm in Frohnau (Berlin-Reinickendorf) neu zu bescheiden. Für diese Straße wurde im September 1990 eine Geschwindigkeitsbeschränkung (30 km/h) angeordnet, jedoch im Oktober 1992 wieder aufgehoben. Ein gegen die Aufhebung gerichtetes vorläufiges Rechtsschutzverfahren blieb erfolglos (VG Berlin, Beschluss vom 21. Oktober 1993 – VG 20 A 242.93 -); eine dagegen erhobene Klage wurde in der Folge zurückgenommen. Ein Antrag von Anwohnern auf Durchführung verkehrsbeschränkender Maßnahmen wurde durch Bescheid vom 18. Juli 2007 – nach der im Tatbestand des Urteils vorgenommenen Bewertung - bestandskräf-

tig abgelehnt. Gegenstand des Verfahrens ist ein von den Klägern unter dem 18. Juli 2008 erneut gestellter Antrag auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen, den der Beklagte sachlich beschieden hat.

In der Urteilsbegründung wird kritisiert, dass in den Ausgangsbescheiden für die sog. Eingriffsschwelle, also denjenigen Voraussetzungen, deren Vorliegen die Behörde zur Prüfung verkehrsbeschränkender Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO) zwingt, auf die in Ziffer 2.1 der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien – StV) vom 23. November 2007 (VkBl. 2007, 767) genannten Beurteilungspegel abgestellt werde, obwohl die Rechtsprechung seit langem ohne Bindung an die genannten Pegelwerte insoweit darauf abstelle, ob die Verkehrsimmissionen Beeinträchtigungen mit sich brächten, die jenseits dessen lägen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden müsste. Die Eingriffsschwelle liege demnach noch unter der sog. fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle nach der 16. BlmschV, für die vorliegend – im allgemeinen und reinen Wohngebiet – Werte von 59 dB(A) tagsüber bzw. 49 dB(A) während der Nacht maßgeblich seien. Nach den vom Beklagten ermittelten Werten von 60 dB(A) tags und 51 dB(A) nachts sei diese Schwelle überschritten. Die Bescheide des Beklagten ließen die danach erforderliche sorgfältige und umfassende Einzelfallprüfung und -begründung vermissen. Nach dem sog. Drei-Stufen-Plan der Senatsverwaltung für die Einführung von Tempo 30 nachts seien seit 2006 in mehreren Stufen sogar auf Hauptverkehrsstraßen unter bestimmten Voraussetzungen Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt worden. In dem Maße, wie solche Beschränkungen für die Nacht angeordnet würden, bedürfe es einer mit besonderer Sorgfalt durchgeführten Prüfung und Begründung einer Entscheidung, wenn eine solche Maßnahme abgelehnt werde, wobei einer gleichmäßigen Verwaltungspraxis besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden müsse; wenn schon Hauptverkehrsstraßen in einer ständig steigenden Zahl von Fällen nachts mit einer Tempo-30-Regelung eingeschränkt würden, bedürfe die Ablehnung solcher Maßnahmen bei Straßen geringerer Bedeutung wie dem Fürstendamm besonderer Erwägungen, an denen es hier fehle.

Der Beklagte macht zur Begründung des Zulassungsbegehrens geltend: Das Urteil sei bezüglich des Klägers zu 1 unrichtig, weil dessen Klage wegen der bestandskräftigen Ablehnung eines früheren Antrages auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen, gegen den er den erhobenen Widerspruch „nicht mehr weiterverfolgt“ habe, unzulässig sei. Seinem neuerlichen Antrag stehe die Bestandskraft der früheren Ablehnungsentscheidung entgegen. Im Übrigen sei das für den Beklagten eröffnete Ermessen nicht fehlerhaft ausgeübt worden; das Verwaltungsgericht überspanne insoweit die Anforderungen an die Ermessensentscheidung und verkenne den Ermessensspielraum des Beklagten. Es sei schon fraglich, ob die tatbestandlichen Voraussetzungen gegeben seien, die der Straßenverkehrsbehörde auf Antrag von Anwohnern verkehrsbeschränkende Maßnahmen gestatteteten. Soweit das Verwaltungsgericht nicht auf die sog. Lärmschutzrichtlinien-StV abstelle und eine Anwendung dort genannter Lärmpegelwerte sogar als rechtswidrig bezeichne, sondern die Werte nach § 2 der 16. BImSchV als für die Eingriffsschwelle maßgeblich erachte, unterliege dies ernstlichen Zweifeln. Denn diese Werte beträfen die bei der Errichtung neuer Straßen planungsrechtlich zu beachtende Zumutbarkeitsschwelle, die auf bestehende Straßen mit vorhandener Verkehrsbelastung nicht angewendet werden könne; insoweit wäre eine Orientierung an den in § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV genannten Grenzwerten sachgerechter, die für die Änderung bestehender Straßen einschlägig seien. Diese Grenzwerte deckten sich jedoch mit den in den für den Beklagten verbindlichen Lärmschutzrichtlinien – StV für allgemeine und reine Wohngebiete zugrunde gelegten Lärmwerten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Der abweichende Ansatz des Verwaltungsgerichts führte letztlich dazu, dass für alle Bestandsstraßen im Land Berlin verkehrsbeschränkende Maßnahmen zu prüfen wären. Neben dem damit verbundenen Aufwand für die Straßenverkehrsbehörden geriete solches Vorgehen in einen „gewissen“ Wertungswiderspruch zu der in der Straßenverkehrsordnung innerorts festgelegten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Nicht überzeugen könne auch die Auffassung des Verwaltungsgerichts, dass die Erwägungen im Rahmen der Ermessensentscheidung des Beklagten eine sorgfältige und umfassende Einzelfallentscheidung nicht erkennen ließen. Die Überschreitung der Lärmpegelwerte nach § 2 16. BImSchV sei objektiv geringfügig, so dass eine Ablehnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen unter Hinweis auf die Anbindungsfunktion des Fürstendamms zwischen der Bundesstraße 96 und

dem Zeltinger Platz und dessen Rolle als Sammelstraße für die angrenzenden Anliegerstraßen nicht beanstandet werden könne. Eine Differenzierung zwischen Tag- und Nachtzeit könne hier nicht verlangt werden, weil die Beurteilungspegel sowohl tagsüber als auch nachts in etwa gleichem geringfügigen Ausmaß die aus Sicht des Verwaltungsgerichts maßgeblichen Werte überschritten, während sich an der Verkehrsfunktion der Straße in der Nacht nichts verändere. Aus der Anordnung von Tempo 30 auf mehreren Hauptstraßen in der Vergangenheit lasse sich kein Ermessens Fehlgebrauch herleiten. Zuständig für die Hauptverkehrsstraßen sei die Verkehrslenkung Berlin als Straßenverkehrsbehörde, aus deren Vorgehen keine Ermessensbindung für die hier zuständige bezirkliche Straßenverkehrsbehörde abgeleitet werden könne. Das zugrunde liegende Konzept ziele auf Maßnahmen für die am stärksten vom Verkehrslärm betroffenen Bewohner an stark befahrenen Straßen mit nächtlichen Lärmbelastungen über 60 dB(A) in Wohngebieten und 65 dB (A) in Mischgebieten und gleichzeitig hoher Anwohnerdichte. Die in dem Konzept zugrunde gelegten Voraussetzungen seien hier „alle-samt“ nicht gegeben. Die Beanstandung unzulässiger Differenzierung sei deshalb nicht nachvollziehbar. Das gelte auch für die Beanstandung, in der Berufung auf die Erwägungen in dem verwaltungsgerichtlichen Beschluss aus dem Jahre 1993, mit dem der vorläufige Rechtsschutz gegen die Aufhebung der seinerzeit bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzung abgelehnt worden sei, liege ein offenkundiger Ermessensfehler. Die Begründung, dass das seinerzeit maßgebliche Verkehrslärmschutzrecht mit dem heutigen auch nicht ansatzweise in Einklang zu bringen sei, sei unrichtig. Vielmehr orientiere sich die damalige Entscheidung inhaltlich an den 2007 erlassenen Lärmschutzrichtlinien – StV; an der Praxis der Straßenverkehrsbehörden, die verkehrlichen Belange unter Berücksichtigung der Lärmschutzrichtlinien-StV mit den Belangen der Anwohner abzuwägen, habe sich in den letzten Jahren nichts geändert. Insofern sei auch die Auffassung des Verwaltungsgerichts, es bedürfe für die Neubescheidung einer neuen Verkehrslärberechnung aufgrund einer neuen Verkehrszählung, verfehlt; es sei weder vorgetragen noch sonst ersichtlich, dass der Verkehr seit der letzten Zählung 2006 zum Nachteil der Anwohner zugenommen habe; Untersuchungen der Luftqualität zur Wirkung der Berliner Umweltzone legten solches auch nicht nahe, da danach der Verkehr außerhalb der Umweltzone zwischen 2002 und 2008 um knapp 8 v.H. zurückgegangen sei. Rechtlich weise der Fall besondere Schwierigkeiten auf, weil die Frage, wann die Straßenverkehrsbehörde ver-

pflichtet sei, über einen Antrag auf verkehrslenkende Maßnahmen zur Lärmreduzierung zu entscheiden, insbesondere welche Rolle die nunmehr aktualisierten Lärmschutzrichtlinien – StV aus dem Jahre 2007 dabei spielten, in der Rechtsprechung nicht abschließend geklärt sei. Daraus ergebe sich auch die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache.

Diese Erläuterungen ergeben das Vorliegen eines der benannten Zulassungsgründe nicht. Im einzelnen:

1. Die Ausführungen des Beklagten zur Unzulässigkeit der Klage bezüglich des Klägers zu 1 sind nicht geeignet, die Richtigkeit des Urteils in Zweifel zu ziehen. Insoweit kann dahinstehen, ob die vorausgegangene Ablehnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen auf den früheren Antrag des Klägers zu 1, wie das Verwaltungsgericht meint, aber nach der Erwiderung des Klägers und den insoweit nicht schlüssigen Ausführungen des Beklagten fraglich ist, im Rechtssinne unanfechtbar und damit bestandskräftig geworden ist, so dass sich der Beklagte bei unveränderter Sach- und Rechtslage gegenüber einem wiederholten Begehren darauf berufen könnte. Entscheidend ist nämlich, dass er dies nach den dem Kläger zu 1 erteilten Bescheiden nicht getan hat, sondern in eine neue Sachprüfung eingetreten ist und damit auch den Klageweg neu eröffnet hat.

2. Es unterliegt auch keinem Zweifel, dass das Verwaltungsgericht zutreffend und in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteile vom 22. Dezember 1993 – 11 C 45.92 – NJW 1994, 2037 und 4. Juni 1986 - 7 C 76.84 – BVerwGE 74, 234, Beschluss vom 18. Oktober 1999 – 3 B 105.99 – NZV 2000, 386) wie auch des bisherigen Obergerichts (OVG Berlin, Urteil vom 18. November 1998 – 1 B 80.95 – OVGE 23, 105; Beschluss vom 18. Mai 2005 – 1 N 38.03 -) bejaht hat, dass im Falle der Kläger die sog. Eingriffsschwelle überschritten wird, dass heißt, eine Beeinträchtigung durch Verkehrslärm vorliegt, angesichts derer die grundsätzlich Belangen der Allgemeinheit dienende Bestimmung des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO davon betroffenen Anwohnern ein subjektives öffentliches Recht auf ermessensfehlerfreie Bescheidung eines Begehrens auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen zur Minderung der Lärmbeeinträchtigung einräumt.

a) Es ist nicht zu beanstanden, wenn sich das Verwaltungsgericht dabei an einer Lärmbeeinträchtigung orientiert hat, die es der sog. fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle entsprechend den in § 2 Nr. 2 Verkehrslärmschutzverordnung -16. BImSchV - beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen für allgemeine und reine Wohngebiete festgelegten Immissionsgrenzwerten von 59 dB(A) für den Tag und 49 dB(A) für die Nacht entnommen hat, die hier unstreitig – wenn auch nur geringfügig – überschritten werden. Diese Immissionsgrenzwerte treffen nämlich eine Aussage dazu, bis zu welcher Grenze Verkehrslärm entschädigungslos hinzunehmen ist; sie konkretisieren damit jedenfalls für den Straßenneubau und ihm gleichstehende wesentliche Änderungen den Punkt, wo die allgemeine staatliche Schutzpflicht für die körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) in eine Schutzpflicht gegenüber dem einzelnen Individuum umschlägt. Denn es darf angenommen werden, dass als fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle in diesem Sinne jedenfalls solche Grenzwerte zugrunde gelegt werden, bis zu denen eine Gesundheitsschädigung noch nicht vorliegen dürfte. Nachdem diese Grenzwerte hier überschritten werden, gibt der Fall keine Veranlassung zur Klärung der Frage, ob - wie das Verwaltungsgericht meint - die sog. Eingriffsschwelle auch unterhalb besagter Grenzwerte liegen könnte.

b) Damit setzt sich das Verwaltungsgericht auch nicht in Widerspruch zu den Lärmschutzrichtlinien-StV aus dem Jahre 2007. Zwar gehen diese Richtlinien in Nr. 1.2 in Übereinstimmung mit der bereits angesprochenen höchstrichterlichen Rechtsprechung davon aus, dass die Grenze billigerweise zumutbaren Verkehrslärms nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt ist, sondern danach zu beurteilen ist, ob die Lärmbeeinträchtigung jenseits dessen liegt, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. Diese Formulierung bezieht sich aber nicht auf die sog. Eingriffsschwelle, sondern betrifft die bei deren Überschreiten anhand der konkreten örtlichen Verhältnisse vorzunehmende Abwägung der individuellen Interessen mit den allgemeinen verkehrlichen Belangen insgesamt und kennzeichnet damit, dass die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm stets eine sorgfältige Prüfung und Abwägung der danach zu beachtenden Belange im konkreten Einzelfall erfordert, die nicht nur an den ermittelten Lärmpegeln festgemacht werden kann.

c) Die Kritik des Verwaltungsgerichts geht vor diesem Hintergrund dahin, dass in den angefochtenen Bescheiden Wendungen enthalten sind, die den Schluss zulassen könnten, dass die durch die Verkehrslärberechnung ermittelten Beurteilungspegel „keine Überschreitung der zulässigen Werte“ ergeben haben, so dass es einer ernsthaften Prüfung beschränkender Maßnahmen zum Zwecke des Lärmschutzes gar nicht bedürfe. Solche Kritik ist im Ansatz berechtigt, weil diese Wendungen eine Tendenz zur Ermessensunterschreitung bzw. Abwägungsdefiziten erkennen lassen. Denn wie Nr. 2.1 der Lärmschutzrichtlinien zeigt, kommen Lärmschutzmaßnahmen nicht erst bei der Überschreitung vom 70 dB(A) zwischen 6 und 22 Uhr und 60 dB(A) zwischen 22 und 6 Uhr, sondern „insbesondere“ bei Überschreiten dieser Werte in Betracht. Eine umfassende Ermessensausübung ist deshalb auch dann geboten, wenn diese Werte nicht erreicht werden, aber jedenfalls die sog. fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten wird.

3. Das Urteil geht jedoch nicht von fehlender, sondern nur von einer defizitären unzureichenden Ermessensausübung aus. Auch das erweist sich nach den vom Beklagten dagegen eingewandten Argumenten nicht als ernstlich zweifelhaft.

a) Denn es ist nicht von der Hand zu weisen, dass der Beklagte verkehrsbeschränkende Maßnahmen hier pauschal unter Hinweis auf die geringfügige Überschreitung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle und die Verkehrsfunktion des Fürstendamms abgelehnt hat, ohne Machbarkeit und Auswirkungen insbesondere einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 insgesamt oder auch nur nachts zu prüfen. Insofern unterscheidet sich der Fall der Kläger auch wesentlich von demjenigen der Beethovenstraße in Lichtenrade, denn dort war jedenfalls diese Maßnahme schon ausgeschöpft (vgl. OVG Berlin, Beschluss vom 18. Mai 2005 a.a.O., S. 4 des Beschlussabdrucks).

b) Davon war der Beklagte auch nicht dadurch entbunden, dass im Jahre 1993 die Aufhebung der Anordnung einer entsprechenden Anordnung von Tempo 30 im Hinblick auf die – unveränderte – Verkehrsfunktion des Fürstendamms als Anbindung des Zeltinger Platzes an die B 96 und als Sammelstraße für die einmündenden Wohnstraßen gerichtlich nicht beanstandet worden war. Denn die Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung beruhte letztlich darauf, dass die

1990 mit der Wiedervereinigung erwartete Steigerung des Verkehrsaufkommens für diese Straße nach Öffnung des sog. Entenschnabels, einem in das Gebiet des Landes Berlin hineinragenden, die Bundesstraße 96 durchschneidenden Teil des früheren DDR-Territoriums, so nicht eingetreten war oder jedenfalls die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht rechtfertigte. Im vorliegenden Verfahren lag jedoch in Gestalt der Lärmberechnung des Jahres 2007 des Beklagten ein neuer Gesichtspunkt vor, der damals noch keine Rolle gespielt hatte. Nicht der Hinweis des Beklagten auf die unveränderte Verkehrsfunktion der Straße ist deshalb fehlerhaft, sondern die Berufung darauf, dass seinerzeit die Aufhebung der Tempo-30-Anordnung mit Blick auf die Verkehrsfunktion gerechtfertigt werden konnte, lässt das notwendige In-Beziehung-Setzen der Verkehrsfunktion mit der Lärmbeeinträchtigung in der gebotenen Abwägung vermissen.

c) Auch die Argumentation des Beklagten, dass eine Differenzierung zwischen Tag und Nacht nicht geboten sei, weil die Lärmbeeinträchtigung tags wie nachts in etwa gleichem Ausmaß die Werte der sog. fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle überschreite, lässt im Ansatz ein Abwägungsdefizit erkennen. Denn die Möglichkeit, den Betroffenen tagsüber die Lärmbelastung zuzumuten, während man sie für die Nachtzeit entlastet, wird mit diesem Ansatz von vornherein ausgeschlossen, obwohl gerade Lärmbeeinträchtigungen in der Nacht eher als solche am Tage zu Gesundheitsschäden führen, was etwa schon die Differenz der einschlägigen Werte um jeweils zehn dB(A) zwischen Tages- und Nachtzeit erkennen lässt, ohne dass das annähernd gleiche Ausmaß der relevanten Lärmbeeinträchtigung angesichts des Ruhebedürfnisses in der Nacht ein tragfähiges Argument für diesen Ausschluss liefern könnte. Bieten sich Lärmschutzmaßnahmen wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung für die Nachtzeit (zwischen 22 und 6 Uhr) an, muss deshalb geprüft werden, wie sich die potentielle Maßnahme auf die Verkehrsfunktion auswirkt, ob sie Verdrängungswirkungen hat, die möglicherweise ein Maßnahmenpaket unter Einbeziehung anderer Straßen erfordern könnten. Erst solche Überlegungen füllen den Ermessensrahmen aus und können im Ergebnis auch dazu führen, dass angesichts der nur geringfügigen Lärmbeeinträchtigung auch die Anordnung von Tempo 30 nachts zum Schutz der Anwohner nicht geboten ist.

4. Auf die weiteren Einwände des Beklagten gegen die Richtigkeit des Urteils kommt es hiernach schon nicht mehr an, weil jedes Defizit der Ermessensentscheidung bereits die im Ergebnis ausgesprochene Verpflichtung zur Neubewertung rechtfertigt. Allerdings ist auch die Überlegung des Verwaltungsgerichts, ob das Konzept Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen nicht (erst recht) zu einer gleichmäßigen Anwendung auch für Sammelstraßen von Wohngebieten zwingen könnte, um dem individuellen Ruhebedürfnis unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Ausgangsbelastung vergleichbar Rechnung zu tragen, nicht mit dem Zulassungsbegehren von vornherein zu verwerfen. Jedenfalls sind die unterschiedliche Behördenzuständigkeit im Land Berlin und der mit solchen konzeptionellen Überlegungen verbundene Aufwand keine Argumente, die dagegen sprechen, vorhandenen Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm auch in Gebieten mit geringerer Vorbelastung in gleicher Weise wie auf Hauptverkehrsstraßen entgegen zu wirken. Denn auch die Lärmschutzrichtlinien – StV stellen – letztlich unter Wiedergabe höchstrichtlicher Rechtssätze – für die Zumutbarkeit der Lärmbelastung auf die Ortsüblichkeit ab; im Übrigen bindet den Beklagten insoweit das Willkürverbot (Art. 3 Abs. 1 GG).

5. Wenn das Verwaltungsgericht im Übrigen angeregt hat, die Neubewertung auf einer möglichst aktuellen Abbildung der Verkehrsverhältnisse und der Lärmbelastung vorzunehmen, so begegnet dies keinen grundsätzlichen Bedenken; die nach den Lärmschutzrichtlinien - StV gebotene Abwägung verlangt jedenfalls, dass zutreffende Daten in die Abwägung eingestellt werden und es liegt auf der Hand, dass sich die Frage nach der Richtigkeit des Datenmaterials umso eher stellt, je länger die Erhebung der Daten zurückliegt.

6. Dass die Rechtsache unter den vom Beklagten aufgeworfenen Fragestellungen weder besondere rechtliche Schwierigkeiten noch einen grundsätzlichen Klärungsbedarf aufwirft, ergibt sich bereits aus den vorstehenden Ausführungen. Die Lärmschutzrichtlinien - StV aus dem Jahre 2007 stellen im Wesentlichen eine Zusammenfassung der seit über 20 Jahren vorhandenen einschlägigen höchstrichterlichen Rechtsprechung dar und es ist für den Senat nicht ersichtlich, dass das Verwaltungsgericht Anforderungen an die Ermessensentscheidung des Beklagten gestellt hätte, die über diese Richtlinien in der geltenden Fassung hinausgingen.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO. Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 47 Abs. 1 und 3, § 52 Abs. 1 GKG.

Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO, § 68 Abs. 1 Satz 5 i.V.m. § 66 Abs. 3 Satz 3 GKG).

Wolnicki

Bath

Plückerlmann

B./Me.



Ausgefertigt

Meric

Meric, Justizangestellte

als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

