
Datum: 01.06.2005
Gericht: Oberverwaltungsgericht NRW
Spruchkörper: 8. Senat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 8 A 2350/04
ECLI: ECLI:DE:OVGNRW:2005:0601.8A2350.04.00

Vorinstanz: Verwaltungsgericht Minden, 3 K 3166/01

Tenor:

Auf die Berufung der Klägerin wird das Urteil des Verwaltungsgerichts Minden vom 3. März 2004 teilweise geändert. Der Beklagte wird unter teilweiser Aufhebung seines Bescheides vom 30. Januar 2002 verpflichtet, den Antrag der Klägerin vom 22. März 2001, durch geeignete Maßnahmen die verkehrsbedingte Lärmbelastung auf der Detmolder Straße zu verringern, hinsichtlich der Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu bescheiden.

Im Übrigen wird die Berufung zurückgewiesen.

Die Kosten des erstinstanzlichen Verfahrens tragen die Klägerin zu $\frac{3}{4}$ und der Beklagte zu $\frac{1}{4}$, die des Berufungsverfahrens tragen die Klägerin und der Beklagte je zur Hälfte.

Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar. Der jeweilige Vollstreckungsschuldner kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe des beizutreibenden Betrages abwenden, wenn nicht der jeweilige Vollstreckungsgläubiger vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

1

Die Klägerin begehrt ein straßenverkehrsrechtliches Einschreiten zur Minderung der Lärmbelastung an der Detmolder Straße in Bielefeld. Sie wohnt seit 1964 im Erdgeschoss des ca. 100 Jahre alten Hauses Detmolder Straße, das im Eigentum ihres Bruders steht. Die Fenster der Wohnung sind überwiegend mit Doppelverglasung ausgestattet; als Wohn- und Schlafzimmer werden zur Seite ausgerichtete Räume benutzt. Das Hausgrundstück liegt auf der Südwestseite der Detmolder Straße zwischen N. Straße und E. Straße. Der Bebauungsplan 4/11.01 der Stadt Bielefeld weist diesen Bereich als Mischgebiet aus. Auf Höhe des Grundstücks Detmolder Straße 118b befinden sich eine Lichtzeichenanlage sowie eine Straßenbahnhaltestelle. Die Detmolder Straße ist Teil der Bundesstraße 66, die von der Bielefelder Innenstadt (Ostwestfalendamm) über Lage nach Lemgo und weiter nach Barntrup führt; zugleich ist sie Zubringer zur Bundesautobahn A 2, Anschlussstelle 'Bielefeld-Zentrum'. Die Detmolder Straße ist in jeder Fahrtrichtung zweispurig ausgebaut und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu befahren. Die Asphaltdecke der äußeren Fahrbahnen weist erhebliche Schäden auf. Die innenliegenden Fahrstreifen, über die bis zur Otto-Brenner-Straße zugleich die von den Stadtbahnlinien 2, 12 und 13 genutzten Straßenbahnschienen verlaufen, sind mit Betonsteinen gepflastert. Die Stadtbahnlinien 2 und 13 fahren im weiteren Verlauf vor der Haltestelle Jahnplatz in den U-Bahn-Tunnel ein, der in diesem Bereich nur über eine Röhre verfügt und darüber hinaus von den Linien 1, 3, 4 und 10 genutzt wird.

2

Bereits 1993 wurde ein mittlerweile abgeschlossenes Lärmschutzfensterprogramm für solche Häuser in der ersten Baureihe entlang der Detmolder Straße aufgelegt, die vor dem 1. Juli 1974 errichtet wurden; Leistungen für bauliche Maßnahmen im Gebäude Detmolder Straße wurden nicht angefordert. Der schlechte bauliche Zustand der Straße sowie die Häufung von Verkehrsunfällen seit Anfang der neunziger Jahre veranlassten 1996 die Einrichtung eines 'Runden Tisches Detmolder Straße'; auf dessen Anregung wurden insbesondere Maßnahmen zur Sicherung der Straßenüberquerung durch Fußgänger und zur Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung vorgenommen.

3

Seit 2000 plant die Stadt Bielefeld als Straßenbaulastträger den Umbau der Detmolder Straße zwischen Niederwall und Otto-Brenner-Straße/Osningstraße. Gegenstand des geplanten Umbaus ist die Erneuerung der Fahrbahndecke, die Schaffung einer baulichen Mitteltrennung der Richtungsfahrbahnen, die Anlegung separater Linksabbiegespuren, die Errichtung von zwei Hochbahnsteigen für die Straßenbahn und die Einrichtung weiterer vier Lichtzeichenanlagen. In der näheren Umgebung der klägerischen Wohnung sind die Errichtung eines Hochbahnsteiges am Straßenbahnhaltepunkt Mozartstraße sowie die Installierung von Lichtzeichenanlagen an den Einmündungsbereichen der Mozartstraße und der Diesterwegstraße bei gleichzeitigem Wegfall der Ampelanlage vor dem Grundstück Detmolder Straße 118b geplant. Zur Vorbereitung des entsprechenden Planfeststellungsverfahrens gab der Beklagte u.a. ein verkehrstechnisches Gutachten und eine schalltechnische Untersuchung in Auftrag. Grundlage der im April 2002 vorgelegten und im September 2003 überarbeiteten schalltechnischen Untersuchung sind im Frühjahr 2001 an den Knotenpunkten der Detmolder Straße durchgeführte Verkehrszählungen, deren Ergebnisse auf den Prognosezeitpunkt 2015 fortgeschrieben wurden. Unter Verwendung dieser Daten errechnete der Gutachter an der Wohnung der Klägerin Schalldruckpegel von 74 dB(A) tags und 67 dB(A) nachts, die sich durch die geplanten Umbaumaßnahmen um 1 dB(A) erhöhen würden. Im Hinblick darauf bejaht der Gutachter einen Anspruch der Klägerin auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz

4

für den Fall der Umsetzung der Umbauplanung. Das planfeststellungsrechtliche Anhörungsverfahren wurde Ende 2004 abgeschlossen und die Stellungnahme der Bezirksregierung Detmold mit den Planunterlagen im Frühjahr 2005 an das Verkehrsministerium zur Feststellung weitergeleitet; der Planfeststellungsbeschluss steht noch aus. Im April 2005 legte der Beklagte den betroffenen Bezirksvertretungen und Ratsausschüssen ein detailliertes Konzept für den Ablauf der voraussichtlich drei Jahre dauernden Bauarbeiten und die zu deren Realisierung erforderlichen Verkehrsumleitungsmaßnahmen vor. Danach können die Umbauarbeiten am 1. März 2006 beginnen.

Unter dem 22. März 2001 beantragten die Klägerin und zahlreiche weitere Anwohner der Detmolder Straße sowie davon abgehender Straßen, geeignete Maßnahmen zur Senkung der ihres Erachtens gesundheitsgefährdenden Lärm- und Luftschadstoffbelastung durch den Straßenverkehr zu ergreifen.

5

Die Klägerin hat am 14. Dezember 2001 Untätigkeitsklage erhoben.

6

Mit Bescheid vom 30. Januar 2002 lehnte der Beklagte die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen für die Detmolder Straße zwischen Niederwall und Otto-Brenner-Straße/Osningstraße auch unter Hinweis auf den geplanten Umbau der Detmolder Straße ab. Im Rahmen des ihm nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 und Satz 2 StVO eröffneten Ermessens habe er die Belange der Anlieger der Detmolder Straße, die Interessen des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer sowie die Interessen der Anwohner anderer Straßen, auf die sich verkehrsbeschränkende Maßnahmen auf der Detmolder Straße auswirken könnten, abgewogen. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der Detmolder Straße könne von erheblichen Immissionen ausgegangen werden. Allerdings seien bei Luftschadstoffmessungen in den Jahren 1998/1999 keine überhöhten Werte festgestellt worden. Die Lärmbelastung könne aufgrund der für den Gesamtverkehrsentwicklungsplan zum 1. Juli 1994 ermittelten Verkehrsbelastung überschlägig mit 75 dB(A) tags und 68 dB(A) nachts angenommen werden. Damit würden die Grenzwerte der Lärmschutzrichtlinien zumindest nachts überschritten. In der Vergangenheit sei bereits eine Lärmsanierung durch Lärmschutzfenster durchgeführt worden. Hinsichtlich der jetzt begehrten verkehrsrechtlichen Maßnahmen müssten sowohl die zu erwartende Lärmreduzierung als auch deren sonstige Auswirkungen in den Blick genommen werden. Dabei sei zu berücksichtigen, dass erst eine Halbierung der Verkehrsmenge eine wahrnehmbare Lärmreduzierung von 3 dB(A) bewirke; eine Halbierung des Lkw-Verkehrs, dessen Anteil mit etwa 7 % der Gesamtverkehrsmenge anzusetzen sei, führe nur zu einer Geräuschminderung von 2 dB(A). Eine Geschwindigkeitsreduzierung bringe nur dann eine Lärmreduzierung mit sich, wenn der Verkehr zugleich auch gleichmäßiger werde; außerdem nehme die Bedeutung des LKW-Verkehrs für den Lärmpegel bei einer Verlangsamung der Verkehrsgeschwindigkeit zu. Deshalb könne eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h nicht den gewünschten Effekt erbringen. Zudem werde dadurch auch der Stadtbahnverkehr 'ausgebremst', dessen Zügigkeit für die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs unverzichtbar sei. Außerdem führten unterschiedliche Verkehrsgeschwindigkeiten zu einem Akzeptanzproblem beim Individualverkehr. Bei Maßnahmen zur Reduzierung der Gesamtverkehrsmenge (einspurige Verkehrsführung) oder des LKW-Anteils (LKW-Fahrverbot, auch zeitlich beschränkt) müsse mit einer Verlagerung von Verkehrsteilen in umliegende Straßen gerechnet werden, ohne dass diese zur Aufnahme des Verkehrs geeignet und bestimmt seien. Insofern müssten auch die Interessen der Anlieger dieser Straßen berücksichtigt werden, zumal der Detmolder Straße als Bundesstraße die Funktion einer Hauptverkehrsstraße für den überörtlichen Verkehr zukomme. Eine Verlagerung von Verkehr

7

von einer Bundesstraße auf niedriger klassifizierte Straßen laufe der verkehrsplanerisch angestrebten Bündelung der Verkehrsströme und der damit einhergehenden Belastungen zuwider.

Mit Schreiben vom 28. Februar 2002 legte die Klägerin Widerspruch gegen den ablehnenden Bescheid ein. 8

Zur Begründung ihrer Klage hat die Klägerin vorgetragen: Die zur Straße und zur Seite gelegenen Räume ihrer Wohnung seien durch den Straßenverkehr einer derart hohen Lärmbelastung ausgesetzt, dass schon bei gekipptem Fenster kein Gespräch mehr möglich sei; ihr Schlaf sei durch den Verkehrslärm beeinträchtigt. Auch der Außenbereich hinter den Häusern sei stark lärmbelastet, die seitlichen Durchgänge zur Straße wirkten wie Lärmtrichter. In dem angegriffenen Bescheid gehe der Beklagte von Lärmpegeln von 75 dB(A) tags und 68 dB(A) nachts aus; auf eine Anfrage der Bezirksvertretung habe der Fachbereich Verkehr des Beklagten die Lärmbelastung mit 80 dB(A) tags und 74 dB(A) nachts veranschlagt. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sei bereits bei Erreichen der in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) genannten Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts das ortsüblich Hinzunehmende überschritten, so dass eine Ermessensentscheidung über die Vornahme verkehrsbeschränkender Maßnahmen zu treffen sei. Bei Überschreiten der Richtwerte der Vorläufigen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), die für ein allgemeines Wohngebiet 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts betragen, könne sich das Ermessen zu einer Verpflichtung zum Einschreiten verdichten. Außerdem müsse - ggf. durch ein medizinisches Sachverständigengutachten - geklärt werden, ab welcher Lärm- und Abgasbelastung für die Anwohner der Detmolder Straße eine konkrete Gesundheitsgefahr anzunehmen sei. Nach sachverständigen Stellungnahmen in der Literatur sei dies bei den in Rede stehenden Lärmpegeln von 77 bzw. 79 dB(A) tags und 70 bzw. 71 dB(A) nachts anzunehmen. Bei einer nächtlichen Lärmbelastung von mehr als 55 dB(A) verdopple sich das Bluthochdruckrisiko. Darüber hinaus müsse die Körperschallproblematik insbesondere im Zusammenhang mit dem Straßenbahnverkehr berücksichtigt werden. In diesem Zusammenhang würden Maximalpegel von 40 dB(A) angesetzt, die ausweislich des vom Beklagten eingeholten schwingungstechnischen Gutachtens weit überschritten seien. Hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung werde insbesondere auf die gesundheitsgefährdende Feinstaubbelastung und Stickstoffdioxidanreicherung und die entsprechenden Richtwerte der EG Richtlinie 1999/30/EG hingewiesen. Mit welchen Maßnahmen eine Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung erreicht werden könne, müsse durch einen neutralen Gutachter ermittelt werden. Die Ausführungen im angegriffenen Bescheid erschöpften sich insoweit in Behauptungen. Zudem müsse berücksichtigt werden, dass entgegen der Auffassung des Beklagten auch nach der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen die Verringerung des Lärmpegels jedenfalls ab 2 dB(A) wahrnehmbar sei und insbesondere bei hoher Lärmbelastung Pegelminderungen von weniger als 2-3 dB(A) von Relevanz sein könnten. Das Umweltbundesamt gebe die Geräuschreduzierung durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h auf 30 km/h mit 3 dB(A) an. Bereits in der Zeit von November 1992 bis März 1993 sei die Höchstgeschwindigkeit auf der Detmolder Straße vorübergehend auf 30 km/h reduziert worden, ohne dass besondere Verkehrsprobleme bekannt geworden seien. Zudem könne auch eine auf die Nachtstunden beschränkte Temporeduzierung in Betracht gezogen werden. Bei einer Reduzierung der Fahrspuren auf eine Spur je Fahrtrichtung könne die Straßenbahn auf einer eigenen Trasse mit höherer Geschwindigkeit verkehren. Bei diesen Überlegungen müsse auch berücksichtigt werden, dass die Verkehrsstärke auf der Detmolder Straße - 9

entgegen der Annahmen des Beklagten - rückläufig sei. Eine weitere Reduzierung der Verkehrsdichte sei zu erwarten, wenn der geplante Lückenschluss der A 33 realisiert werde. Der geplante Ausbau der Detmolder Straße sei nicht geeignet, die beklagte Immissionsbelastung für die Anwohner zu beseitigen; vielmehr müsse davon ausgegangen werden, dass die Straße für den Individualverkehr attraktiver werde und deshalb Verkehrsmenge und Fahrgeschwindigkeit stiegen. Schon heute werde die Detmolder Straße in hohem Maß insbesondere von auswärtigen Verkehrsteilnehmern genutzt, weil die Straße von Routenplanern, die im Internet oder als CD angeboten würden, als Zufahrt zur Autobahn ausgewiesen werde.

Zum Beleg für ihren Vortrag hat die Klägerin ein Gutachten zur 'Beurteilung verkehrlicher Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionsbelastung auf der Detmolder Straße in Bielefeld' von Dipl. Ing. K. C. vorgelegt. 10

Die Klägerin hat beantragt, 11

ihren Antrag vom 22. März 2001 auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen unter Aufhebung des Bescheides des Beklagten vom 30. Januar 2002 unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu bescheiden, wobei zu prüfen sei, ob auf der Detmolder Straße zwischen Niederwall und Otto-Brenner-Straße die Straßenbahntrasse und die Kfz-Spur zu trennen und die gepflasterte Gleistrasse für den durchfahrenden Verkehr zu sperren sei mit Ausnahme der Knotenpunkte, an denen die bestehenden Linksabbiegerspuren für Kfz bestehen blieben und der Straßenbahnverkehr durch Lichtsignalschaltungsbevorrechtigungen dynamisch vom Kfz-Verkehr getrennt werde bzw. ein Lkw-Durchfahrverbot mit Ausnahme des Anliegerverkehrs ganztags bzw. nachts auf dem Abschnitt der Detmolder Straße zwischen Niederwall und Otto-Brenner-Straße anzuordnen sei bzw. Tempo 30 ganztags bzw. nachts auf dem Abschnitt der Detmolder Straße zwischen Niederwall und Otto-Brenner-Straße unter gleichzeitiger Anpassung der Lichtsignalschaltungen (Grüne Welle) anzuordnen sei, und die Stellungnahme des Gesundheitsamtes Bielefeld zu den Gesundheitsgefahren der Klägerin an der Detmolder Straße einzuholen sei; 12

hilfsweise ihren Antrag vom 22. März 2001 unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu bescheiden. 13

Der Beklagte hat beantragt, 14

die Klage abzuweisen. 15

Zur Begründung hat der Beklagte ergänzend vorgetragen: Soweit die Klägerin eine Beeinflussung des Verkehrs auf der Detmolder Straße durch EDV-gestützte Wegweisungshilfen vortrage, könne dies seinerseits nicht beeinflusst werden. Es sei weiterhin nicht beabsichtigt, verkehrsrechtliche Anordnungen - insbesondere eine Geschwindigkeitsbegrenzung - für die Detmolder Straße zu treffen, da dadurch weder eine Mindestpegelreduzierung von 3 dB(A) (Hörbarkeitsgrenze) noch eine Absenkung der Lärmbelastung unter die Grenzwerte erreicht werden könne. Dies ergebe sich aus der ergänzenden Stellungnahme des Lärmgutachters, wonach durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf 30 km/h nur eine Reduzierung des Lärmpegels um 2,7 dB(A) erreicht werden könne. Zudem hänge das Erreichen dieses rechnerischen Werts bei geringen Geschwindigkeiten überwiegend von der Fahrweise der einzelnen Fahrer (gewählter Gang, Intensität des Gasgebens) ab. Außerdem spreche die im Rahmen der Ermessensbetätigung nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO aufzustellende Gesamtbilanz gegen die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen. Auch die 16

Fachdienststellen (Abteilung Verkehr, Abteilung Lärmvorsorge, Polizeipräsident) hielten eine Temporeduzierung nicht für geboten, zumal eine ausreichende Überwachung dieser Anordnung nicht sichergestellt werden könne. Bei einer Reduzierung der Fahrspuren auf eine je Fahrtrichtung sei mit nicht zu vertretenden Rückstaus an den Einfädelungs- und Knotenpunkten zu rechnen, die zu einer Erhöhung des Lärmpegels beitragen. Ein Durchfahrtsverbot für Lkws sei ebenso wenig praktikabel wie eine Reduzierung der Gesamtverkehrsmenge, da geeignete Ausweichstrecken nicht zur Verfügung stünden. Demgegenüber sei die Detmolder Straße als Bundesstraße dazu bestimmt, den überörtlichen Verkehr einschließlich des Schwerlastverkehrs aufzunehmen. Im Rahmen der Umbauplanung sei eine bauliche Umstrukturierung der Detmolder Straße vorgesehen.

In der mündlichen Verhandlung hat der Beklagte seinen Vortrag weiter ergänzt: Durch einen entsprechenden Hinweis auf der Lageschen Straße werde versucht, den Lkw-Verkehr, der von Osten von der Autobahn A 2 nach Bielefeld ströme, über den Ostring abzuleiten. Der von Westen in die Detmolder Straße fließende Verkehr könne dadurch allerdings nicht beeinflusst werden. Aufgrund der Existenz der Autobahnabfahrt 'Bielefeld-Zentrum' sei es nicht möglich, bereits an der Abfahrt 'Bielefeld-Sennestadt' auf die Bielefelder Innenstadt hinzuweisen, um den in die Innenstadt strömenden Verkehr über die B 68 zu leiten. Zudem würden über die Detmolder Straße auch zahlreiche Gewerbebetriebe, Krankenhäuser und große Kaufhäuser südöstlich der Detmolder Straße erschlossen. Eine einspurige Verkehrsführung in der Detmolder Straße unter Aussparung des inneren, auch von der Straßenbahn genutzten Fahrstreifens werde auch deshalb nicht zu der von der Klägerin erwünschten Reduzierung der Lärmbelastung führen, weil die durch Spurrillen beschädigte Fahrbahndecke der äußeren Fahrspur zu einer höheren Geräuschentwicklung führe als das Anfang der neunziger Jahren in Betonstein ausgeführte Pflaster der inneren Spur. 17

Das Verwaltungsgericht hat die Klage mit Urteil vom 3. März 2004 abgewiesen. Zur Begründung hat es ausgeführt: Der Beklagte habe die Vornahme verkehrsrechtlicher Maßnahmen in der Detmolder Straße ermessensfehlerfrei abgelehnt. Trotz Überschreitung der Lärmgrenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV sei das Ermessen des Beklagten aus § 45 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 3 StVO nicht auf Null reduziert. Die Verkehrsfunktion der Detmolder Straße als Bundesstraße sowie das Interesse der Anlieger anderer Straßen, von der Belastung durch Verkehrszuwächse verschont zu bleiben, rechtfertige das Absehen von verkehrsrechtlichen Maßnahmen, die nicht geeignet seien, die von der Klägerin beklagte Lärmsituation wesentlich zu verbessern. Denn es sei schon zweifelhaft, ob durch die begehrten Maßnahmen eine spürbare Reduzierung der Lärmbelastung von 3 dB(A) erreicht werden könne; jedenfalls würden die Grenzwerte der 16. BImSchV weiterhin deutlich überschritten. Ebenso wenig sei der Beklagte veranlasst, verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Abgasreduzierung anzuordnen, da nach den 1998/1999 durchgeführten Messungen die in der 22. und 23. BImSchV festgesetzten Grenzwerte eingehalten würden. 18

Auf den Antrag der Klägerin hat der Senat die Berufung mit Beschluss vom 30. September 2004 insoweit zugelassen, als sie ein straßenverkehrsrechtliches Einschreiten aus Gründen des Lärmschutzes begehrt; im übrigen (Einschreiten mit dem Ziel der Verringerung der Luftschadstoffbelastung) hat der Senat den Zulassungsantrag abgelehnt. 19

Zur Begründung ihrer Berufung trägt die Klägerin vor: Das Verwaltungsgericht sei nicht der Frage nachgegangen, ob und inwieweit die Lärmbelastung die Grenze der Gesundheitsgefährdung überschreite. Diese Frage sei aber im Rahmen der Ermessensausübung sowie für die Berücksichtigung der Vorbelastung von erheblicher Bedeutung. Ebenso habe das Verwaltungsgericht nicht berücksichtigt, dass beim 20

augenblicklichen Ausbauzustand der Detmolder Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung wegen des schlechten Fahrbahnzustandes zu einer höheren Geräuschpegelreduzierung führe als die vom Gutachter für die Zeit nach dem Straßenausbau angenommenen 2,7 dB(A). Es habe sich nicht mit der Frage befasst, welche verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zur Reduzierung des Innenschallpegels vorgenommen werden könnten, dessen Maximalwert von 40 dB(A) unstreitig überschritten sei. Es bedürfe einer grundsätzlichen Auseinandersetzung mit den Regelungen der Lärmschutz-Richtlinien-StV und der 16. BImSchV, die die Anordnung von Maßnahmen von einer Pegelreduzierung von mindestens 3 dB(A) abhängig machten, ohne dass die Annahme, geringere Pegelunterschiede seien für den Menschen nicht wahrnehmbar, wissenschaftlich untermauert sei. Die Wirksamkeit verschiedener verkehrsrechtlicher Maßnahmen und deren Auswirkungen auf andere Straßen hätten unter Auswertung der dazu vorliegenden Erkenntnisse und Modellversuche gutachterlich bewertet werden müssen. Das für die Umbauzeit entwickelte Umleitungskonzept des Beklagten mache deutlich, dass das Bielefelder Straßennetz, insbesondere die Route Ostring - Eckerndorfer Straße, Kapazitätsreserven zur Aufnahme erheblicher Verkehrsmengen aufweise. Darüber hinaus kämen als Alternativrouten der Südring (B 68) und der Ostwestfalendamm (B 61) in Betracht. Für die gegenteilige Behauptung des Beklagten fehle es an aussagekräftigen Feststellungen und Prognosen. Die im Falle der Anordnung eines Lkw-Durchfahrtsverbots oder einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zu verlagernden Verkehrsmengen seien zudem deutlich geringer als die während der Umbaumaßnahmen umzuleitenden Verkehrsströme. Ein Lkw-Durchfahrtsverbot könne mit dem Zusatz 'Anlieger frei' versehen werden, was das Argument des notwendigen Anlieferverkehrs entkräften würde. Zudem spiele der Anlieferverkehr jedenfalls zur Nachtzeit nur eine unbedeutende Rolle, zumal für eine Reihe von Betrieben ein Anlieferungsverbot zur Nachtzeit gelte und die meisten Betriebe über andere Straßen als die Detmolder angefahren werden könnten. Es sei unwahrscheinlich, dass auch im Zusammenhang mit einer Geschwindigkeitsreduzierung eine Verdrängung von Verkehr zu befürchten sei, da die niedrigere Fahrgeschwindigkeit zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses führe. Auch die vom Beklagten dargestellten Schwierigkeiten für den Stadtbahnverkehr seien in diesem Umfang nicht nachvollziehbar, da die Stadtbahn nur auf wenigen Teilstücken der Detmolder Straße überhaupt die augenblicklich geltende Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erreiche. Außerdem könne der behauptete Zeitverlust von ca. 70 sec an den Endhaltestelle eingespart werden. Dies gelte jedenfalls außerhalb der Spitzenzeiten der Stadtbahn. Während der Nachtzeit könne der Zeitverlust wegen der geringeren Fahrgastzahlen vermutlich schon an Haltepunkten auf der Detmolder Straße eingespart werden. Der Beklagte habe auch die aktuelle Lärmbelastung der Anwohner nicht zutreffend erfasst. Denn der schadhafte Fahrbahnbelag auf den äußeren Fahrstreifen sei bei der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt worden. Auch seien die Immissionen des Kfz- und des Straßenbahnverkehrs nur isoliert, nicht aber in ihrer Summe in die Bewertung eingestellt worden. Zudem liege der angenommene, nicht auf Zählungen beruhende Lkw-Anteil am nächtlichen Verkehrsaufkommen von 8,2 % deutlich unter der tatsächlichen Lkw-Belastung der Detmolder Straße zur Nachtzeit. Diese betrage nach eigenen Zählungen auf der Grundlage von Videoaufzeichnungen 13,1 %. Es sei auch nicht gerechtfertigt, im Hinblick auf das laufende Planfeststellungsverfahren von verkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Lärmreduzierung abzusehen, da die Bauarbeiten erst im Frühjahr nächsten Jahres beginnen sollten. Zudem sei die Realisierung dieser Planung wegen der zu erwartenden Rechtsmittel gegen den Planfeststellungsbeschluss nicht gesichert. Die Klägerin beantragt,

das Urteil des Verwaltungsgerichts Minden vom 3. März 2004 zu ändern und den Beklagten unter Aufhebung seines Bescheides vom 30. Januar 2002 zu verpflichten, ihren Antrag vom 22. März 2001, durch geeignete Maßnahmen die verkehrsbedingte Lärmbelastung auf der

Detmolder Straße zu verringern, unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu bescheiden.

Der Beklagte beantragt,

22

die Berufung zurückzuweisen.

23

Zur Begründung führt er aus, er habe die potentielle Gesundheitsgefährdung der Anwohner der Detmolder Straße sehr wohl neben den zahlreichen weiteren Gesichtspunkten in seine Ermessensentscheidung nach § 45 Abs. 1 StVO eingestellt. Dabei komme es allerdings auf die individuelle Beeinträchtigung etwa der Klägerin nicht an. Zudem sei zu berücksichtigen, dass im Planfeststellungsverfahren über den Umbau der Detmolder Straße den Beeinträchtigungen der Anlieger im Rahmen der Lärmvorsorge durch passiven Lärmschutz in jeder Hinsicht Rechnung getragen werde; insoweit werde selbstverständlich auch auf Pegelerhöhungen von weniger als 3 dB(A) reagiert. Beim Straßenumbau werde auch darauf geachtet, dass eine Erhöhung der Körperschallimmissionen vermieden werde. Grenzwerte existierten insoweit nicht. Der vom Gutachter angesetzte Innenraumpegel von 40 dB(A) könne grundsätzlich in jedem Gebäude bei dem entsprechenden technischen Aufwand (Verstärkung der Gebäudewände, Schallschutzfenster) erreicht werden. Dieser Maßstab könne aber auf Entscheidungen nach § 45 Abs. 1 StVO nicht übertragen werden, da im Rahmen einer Gesamtbilanz auch die negativen Auswirkungen verkehrsrechtlicher Maßnahmen zu berücksichtigen seien. Hier forderten die Lärmschutz-Richtlinien-StV eine Lärmreduzierung von 3 dB(A) und eine Reduzierung des Lärmpegels jedenfalls bis zu den festgelegten Grenzwerten. Ob die Lärmschutzvorschriften zu Recht davon ausgingen, dass Lärmpegelminderungen von weniger als 3 dB(A) nicht wahrnehmbar seien, sei für den vorliegenden Fall nicht entscheidungserheblich, da selbst bei einem Überschreiten dieser Hörbarkeitsschwelle aufgrund der anzustellenden Gesamtbilanz keine Ermessensreduzierung zugunsten der Vornahme entsprechender Maßnahmen anzunehmen sei. Denn die von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen sowie einer Geschwindigkeitsreduzierung ausgehende Verdrängungswirkung könne nicht durch andere Hauptverkehrsstraßen (Oldentruper Straße, Oelmühlenstraße, Heeper Straße) aufgefangen werden. Dies sei anhand von Belastungszahlen für verschiedene Verkehrsknotenpunkte auf diesen Straßen, die auf regelmäßigen Erhebungen der Stadt Bielefeld als Straßenbaulastträger basierten, dargelegt worden. Anderes ergebe sich auch nicht aus der Modellrechnung für die Umbauphase. Die hier deutlich werdenden Belastungen des gesamten Bielefelder Straßennetzes könnten nur vorübergehend und bei vorausschauender Vermeidung jeglicher weiterer Verkehrsbehinderungen (z.B. Baustellen) hingenommen werden. Außerdem seien die Auswirkungen nur vorübergehender Geschwindigkeitsbeschränkungen im Hinblick auf die Nutzung von Alternativrouten mit dauerhaften Beschränkungen nicht vergleichbar. Ebenso wenig lasse die 1992/1993 aus Gründen der Verkehrssicherheit vorübergehend angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung den Schluss auf die Praktikabilität dieser Maßnahme zu. Vielmehr habe die Geschwindigkeitsbeschränkung erhebliche nachteilige Auswirkungen auf den Stadtbahntunnelverkehr gehabt, da das Vorhandensein nur einer Tunnelröhre im Bereich des Haltepunktes Jahnplatzes das Einhalten einer vorgegebenen zeitlichen Abfolge bei Einfahrt in den Tunnel zwingend erforderlich mache. Eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit der Stadtbahn laufe zudem auch der angestrebten Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs zuwider. Die Straßenverkehrsbehörden seien nicht befugt, unterschiedliche Geschwindigkeiten für den Kraftfahrzeugverkehr einerseits und den Schienenverkehr andererseits anzuordnen; die Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen lasse eine solche Anordnung nicht zu. Diese Gesichtspunkte stünden auch

einer auf die Nachtzeit beschränkten Temporeduzierung entgegen. Zudem bringe eine Temporeduzierung auf der Detmolder Straße Probleme für das gesamte komplexe Stadtbahnsystem mit sich. Zwischen 6.00 Uhr und 20.00 Uhr verkehrten die Hauptlinien 1 - 4 im 10-Minuten-Takt, weshalb jede Bahn bei Einfahrt in den U-Bahn-Tunnel ein Zeitfenster von nur 2,5 Minuten einhalten müsse. Eine Verlängerung der Fahrzeit der Linie 2 auf der Detmolder Straße um eine Minute je Fahrtrichtung könne nur an der Endhaltestelle Sieker aufgefangen werden, wo die Wendezeit seit der Fahrplanumstellung zum 29. Mai 2005 allerdings nur noch drei Minuten betrage. Werde diese Zeit wegen der Fahrzeitverlängerung auf eine Minute verkürzt, bleibe dort keinerlei Spielraum mehr, sonstige betriebsbedingte Unregelmäßigkeiten aufzufangen. Deshalb sei zu erwarten, dass sich die Fahrzeitverlängerung der Linie 2 auf den gesamten Stadtbahnverkehr auswirke und sich Verspätungen im Laufe des Tages 'aufschaukelten'. Nach 20.00 Uhr sowie morgens vor 6.00 Uhr stelle sich die Situation aufgrund längerer Wendezeiten an den Endhaltestelle der Linie 2 weniger angespannt dar. Allerdings erhöhe sich wegen der geringen Taktfrequenz die Bedeutung der Einhaltung der Umsteigezeiten. Gegen ein Lkw-Nachtfahrverbot spreche der in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr abzuwickelnde Anlieferverkehr für Betriebe unmittelbar an der Detmolder Straße, nördlich der Detmolder Straße, im Fußgängerbereich der Altstadt sowie im Bereich des Adenauerplatzes und der Artur-Ladebeck-Straße. Soweit die letztgenannten Bereiche auch über andere Straßen erreichbar seien, sei eine Verlagerung des Lkw-Verkehrs im Hinblick auf die Funktion der Detmolder Straße nicht gerechtfertigt. Beschränkungen der Anlieferzeiten auf die Tagzeit seien lediglich für das Getränkelager des Real-Marktes ausgesprochen worden. Außerdem bestünden Zweifel an der Akzeptanz solcher auf die Nachtzeit bezogener Verkehrsanordnungen, weshalb mit einem unverhältnismäßig hohen Überwachungsaufwand zu rechnen sei. Soweit die Klägerin rüge, der Schallschutzgutachter habe weder bei der Berechnung der aktuellen Lärmbelastung noch bei Ermittlung der Geräuschreduzierung durch eine Geschwindigkeitsreduzierung den schadhaften Straßenbelag der äußeren Fahrspuren berücksichtigt, finde dies seine Rechtfertigung in den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - (RLS-90), die nur nach Art der Fahrbahnbeläge, nicht aber nach deren Zustand unterschieden. Berücksichtige man den aktuellen Fahrbahnzustand, sei zu erwarten, dass sich die Immissionssituation für die Klägerin durch den Straßenausbau nicht - wie in der schalltechnischen Untersuchung errechnet - verschlechtere, sondern vielmehr verbessere. Auf das durch Geschwindigkeitsreduzierung erreichbare Maß der Immissionsminderung habe der Fahrbahnbelag allerdings keinen Einfluss. Ebenso sehe die 16. BImSchV die Bildung von Summenpegeln verschiedener Geräuschquellen nicht vor. Eine solche werde erst für die Dimensionierung von Lärmvorsorgemaßnahmen vorgenommen. Allerdings führe der deutlich geringere Schienenlärmpegel von 59 dB(A) bei einer Summenbildung nur zu einer Erhöhung des Lärmpegels von 0,1 dB(A).

Der Senat hat am 6. April 2005 einen Erörterungstermin durchgeführt und die Örtlichkeit in Augenschein genommen. Auf das Terminprotokoll wird Bezug genommen. 25

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die Gerichtsakten, die beigezogenen Verwaltungsvorgänge des Beklagten sowie die von den Beteiligten vorgelegten Unterlagen und Gutachten (Schalltechnische Untersuchung des Planungsbüros für Lärmschutz B. von April 2002/September 2003, Verkehrstechnisches Gutachten des Ingenieurbüros L. & Partner von Mai 2002, Gutachten zur Beurteilung verkehrlicher Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionsbelastung auf der Detmolder Straße in Bielefeld von Dr. Ing. C. von März 2003) Bezug genommen. 26

Entscheidungsgründe:

27

Die Berufung der Klägerin hat nur in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang Erfolg. Der Bescheid des Beklagten vom 30. Januar 2002 ist insoweit rechtswidrig, als der Antrag der Klägerin auf Anordnung geeigneter verkehrsrechtlicher Maßnahmen zur Reduzierung der verkehrsbedingten Lärmbelastung an der Detmolder Straße auch hinsichtlich der Nachtzeit (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) abgelehnt wurde. Die Klägerin wird dadurch in ihren Rechten verletzt; sie hat einen Anspruch darauf, dass der Beklagte ihren Antrag insoweit unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu bescheidet. Im Übrigen ist der angegriffene Bescheid rechtmäßig; nach der für die Entscheidung des Senats maßgeblichen Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung im Berufungsverfahren hat der Beklagte den Antrag der Klägerin für die Zeit von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr ermessensfehlerfrei abgelehnt. 28

Die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 3 i.V.m. Abs. 9 StVO für ein Einschreiten des Beklagten zum Schutz der Klägerin als Anwohnerin der Detmolder Straße vor Straßenverkehrslärm liegen vor (1.). Die danach vom Beklagten zu treffende Ermessensentscheidung (2. a) ist hinsichtlich der Tagzeit nicht zu beanstanden (2. b). Demgegenüber erweist sich die ablehnende Entscheidung hinsichtlich der Nachtzeit als ermessensfehlerhaft (2. c). 29

1. a) Nach § 45 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten oder den Verkehr umleiten. Nach Abs. 9 dieser Vorschrift kommt eine den fließenden Verkehr beschränkende Anordnung nur in Betracht, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage für die in § 45 StVO geschützten Rechtsgüter besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsbeeinträchtigung erheblich übersteigt. 30

§ 45 Abs. 1 StVO ist grundsätzlich auf den Schutz der Allgemeinheit gerichtet. In der Rechtsprechung ist aber anerkannt, dass der Einzelne einen auf ermessensfehlerfreie Entscheidung der Behörde gerichteten Anspruch auf verkehrsregelndes Einschreiten hat, wenn eine Verletzung seiner geschützten Individualinteressen in Betracht kommt. Die Schutzgüter der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung im Sinne des § 45 Abs. 1 StVO umfassen nicht nur die Grundrechte wie körperliche Unversehrtheit und Eigentum. Dazu gehört auch der Schutz vor Einwirkungen des Straßenverkehrs, die das nach allgemeiner Anschauung zumutbare Maß übersteigen, insbesondere soweit § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO Anordnungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen vorsieht. 31

Vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Juni 1986 - 7 C 76.84 -, BVerwGE 74, 234; OVG NRW, Urteile vom 12. Januar 1996 - 25 A 2475/93 -, NJW 1996, 3024, vom 2. Dezember 1997 - 25 A 4997/96 -, NWVBI 1998, 266, und vom 21. Januar 2003 - 8 A 4230/01 -, VRS 105, 233. 32

b) Ein Einschreiten zum Schutz vor Verkehrslärm setzt nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO 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. Allerdings ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung, die gemäß §§ 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, 41 BImSchG unmittelbar nur beim Bau und bei wesentlichen Änderungen von Straßen und Schienenwegen Anwendung findet, insoweit als Orientierungshilfe herangezogen werden können. Denn sie bringen allgemein die Wertung des Normgebers zum Ausdruck, von 33

welcher Schwelle an eine nicht mehr hinzunehmende Beeinträchtigung der jeweiligen Gebietsfunktion anzunehmen ist.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 22. Dezember 1993 - 11 C 45.92 -, NJW 1994, 2037; VG Berlin, Urteil vom 19. Juni 1995 - 11 A 568/93 -, NVwZ-RR 1996, 257; Bay. VGH, Urteile vom 13. Mai 1997 - 8 B 96.3508 -, BayVBI 1999, 118, und vom 18. Februar 2002 - 11 B 00.1769 -, BayVBI 2003, 80; OVG NRW, Urteil vom 21. Januar 2003 - 8 A 4230/01 -, VRS 105, 233. 34

c) Allerdings folgt für den Einzelnen aus § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO auch dann grundsätzlich "nur" ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung, wenn die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV genannten Grenzwerte überschritten werden, also die Lärmbeeinträchtigungen so intensiv sind, dass sie im Rahmen einer Planfeststellung Schutzauflagen auslösen würden. Denn bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ist eine Gesamtbilanz vorzunehmen. Zu prüfen ist, ob die Verhältnisse nur um den Preis gebessert werden können, dass an anderer Stelle neue Unzuträglichkeiten auftreten. Im Ergebnis würde sich die Gesamtsituation verschlechtern, wenn etwa die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs in nicht hinnehmbarer Weise beeinträchtigt oder wegen Änderungen von Verkehrsströmen noch gravierendere Lärmbeeinträchtigungen von Anliegern anderer Straßen drohen würden. Die Straßenverkehrsbehörde darf von Maßnahmen umso eher absehen, je geringer der Grad der Lärmbeeinträchtigung ist, dem entgegen gewirkt werden soll. Umgekehrt müssen bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen entgegenstehende Verkehrsbedürfnisse und Anliegerinteressen von einigem Gewicht sein, wenn mit Rücksicht auf diese verkehrsberuhigende oder verkehrslenkende Maßnahmen unterbleiben sollen. Bei Lärmpegeln, die die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV aufgeführten Richtwerte - in Mischgebieten 75 dB(A) tags/65 dB(A) nachts - überschreiten, kann sich das Ermessen der Behörde zur Pflicht zum Einschreiten verdichten; eine Ermessensreduzierung auf Null ist aber auch dann nicht zwangsläufig gegeben. 35

Vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Juni 1986 - 7 C 76.84 -, BVerwGE 74, 234; Bay. VGH, Urteil vom 18. Februar 2002 - 11 B 00.1769 -, BayVBI 2003, 80; OVG NRW, Urteile vom 2. Dezember 1997 - 25 A 4997/96 -, NWVBI 1998, 266, und vom 21. Januar 2003 - 8 A 4230/01 -, VRS 105, 233. 36

d) Gemessen an diesen Grundsätzen liegen die Voraussetzungen für einen Anspruch der Klägerin auf ermessensfehlerfreie Entscheidung des Beklagten über die Anordnung verkehrsregelnder Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung an der Detmolder Straße vor. 37

Die straßennahe Bebauung an der Südseite der Detmolder Straße ist im Bereich der Wohnung der Klägerin im Bebauungsplan als Mischgebiet ausgewiesen. Nach Inaugenscheinnahme der Örtlichkeit hat der Senat keinen Zweifel daran, dass auch die tatsächliche Nutzung der Bebauung in der näheren Umgebung der klägerischen Wohnung dieser Gebietsqualität entspricht. Die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für Mischgebiete festgelegten Immissionsgrenzwerte betragen 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Die für die Wohnung der Klägerin berechneten Immissionswerte von 74 dB(A) tags und 67 dB(A) nachts, die in der vom Beklagten im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens in Auftrag gegebenen schalltechnischen Untersuchung (Fassung September 2003) für die Ausgangssituation ausgewiesen sind, überschreiten diese Grenzwerte erheblich. Dabei bleibt es für die Bewertung der Belastungssituation der Klägerin ohne wesentliche Bedeutung, dass diese Immissionswerte ausschließlich die durch den motorisierten Individualverkehr ausgelösten Immissionen berücksichtigen, während die Lärmbelastung durch den Straßenbahnverkehr gesondert ausgewiesen wird (an der Wohnung der Klägerin 60 dB(A) 38

tags und 54 dB(A) nachts). Denn die geringere Geräuschentwicklung durch den Straßenbahnverkehr tritt hinter der deutlich höheren Lärmentwicklung des Straßenverkehrs derart zurück, dass ihr Einfluss auf den Gesamtlärmpegel vernachlässigt werden kann.

Vgl. Bohny u.a., Lärmschutz in der Praxis, 1986, 1.5.4: bei einer Pegeldifferenz zweier Schalldruckpegel von 14 dB(A) ergibt sich ein Summenpegel, der nur etwa 0,15 dB(A) über dem höheren Schalldruckpegel liegt. 39

Insofern kann offenbleiben, welche Rolle der Lärmquelle Schiene bzw. der durch Straßen- und Schienenverkehr ausgelösten Gesamtlärmbelastung im Rahmen von § 45 StVO zukommt, der nach § 6 Abs. 1 Nr. 3 d) StVG nur die Anordnung von Maßnahmen über den Straßenverkehr zulässt. 40

Vgl. dazu Bay. VGH, Beschluss vom 7. Dezember 1995 - 11 CS 95/3741 -, DAR 1996, 112; OVG NRW, Urteil vom 17. Dezember 1998 - 25 A 6005/96 -, VRS 97, 149; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 37. Auflage 2004, § 45 StVO Rn. 29. 41

Die in der Schalltechnischen Untersuchung für den Straßenverkehr ausgewiesenen Immissionswerte begegnen keinen durchgreifenden Zweifeln. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Untersuchung im Rahmen des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens zur Beurteilung der durch den beabsichtigten Straßenumbau verursachten Umwelteinwirkungen nach §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG, 16. BImSchV durchgeführt wurde. Abweichungen von der durch Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV und die darin in Bezug genommenen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - vorgegebenen Berechnungsweise sind nicht erkennbar. Ausweislich des Erläuterungsberichts zur schalltechnischen Untersuchung wurden für die Berechnung der Immissionswerte Verkehrsbelastungszahlen zugrunde gelegt, die auf der Grundlage der Ergebnisse der vom Beklagten 2001 an Einmündungs- und Kreuzungsbereichen der Detmolder Straße durchgeführten Verkehrszählungen anhand der Vorgaben der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV, der RLS-90 sowie des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) auf tägliche Durchschnittswerte hochgerechnet und auf das Jahr 2015 fortgeschrieben wurden. Dabei wurde auch für den anzusetzenden Lkw-Anteil auf die konkreten Daten aus der zur Tageszeit durchgeführten Verkehrszählung zurückgegriffen und der hochgerechnete und fortgeschriebene Wert für die Tageszeit entsprechend dem Ansatz der Tabelle A der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV bzw. der Tabelle 3 der RLS-90 für Bundesstraßen auch für die Nachtstunden angesetzt. Diese Vorgehensweise ist im Hinblick auf die vorrangige Verwertung projektbezogener Verkehrsdaten, 42

vgl. Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV; Nr. 2.2.1 der Rechenbeispiele zu den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RBLärm-92 -, 43

nicht zu beanstanden. Außerdem hat der Gutachter bei der Ermittlung des Beurteilungspegels im Hinblick auf die unterschiedliche Fahrbahnoberfläche der beiden Fahrstreifen auch die Geräuschentwicklung auf dem innenliegenden Fahrstreifen berücksichtigt und dafür unter Anwendung der Vorgaben aus Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV bzw. Tabelle 4 der RLS-90 einen Zuschlag von 3 dB(A) für ebenes Pflaster angesetzt. Ebenso hat er entsprechend den Vorgaben der Tabelle D der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV bzw. Tabelle 2 der RLS-90 die erhöhte Störf Wirkung von Lichtzeichenanlagen berücksichtigt. 44

Vgl. zu den Berechnungsmethoden nach § 3 der 16. BImSchV und den RLS-90: BVerwG, Urteil vom 11. Januar 2001 - 4 A 13.99 -, NVwZ 2001, 1154; OVG NRW, Urteil vom 14. Mai 45

Auch der Vortrag der Klägerin bietet keine Veranlassung, die Richtigkeit der Ermittlung der in der Unterlage 5 der schalltechnischen Untersuchung wiedergegebenen Beurteilungspegel in Zweifel zu ziehen. Allerdings weist die Klägerin hinsichtlich der im Rahmen von § 45 StVO maßgeblichen aktuellen Lärmbelastung zu Recht darauf hin, dass die Geräusentwicklung durch den extrem schlechten Erhaltungszustand der Asphaltfahrbahndecke auf den äußeren Fahrspuren nicht in die in der Schalltechnischen Untersuchung ausgewiesenen Beurteilungspegel eingeflossen ist. Dies entspricht dem planungsrechtlichen, auf den Prognosezeitpunkt 2015 ausgerichteten Ansatz der Untersuchung; die 16. BImSchV bzw. die RLS-90 sehen einen Korrekturwert für allenfalls vorübergehend tolerierbare Straßenschäden nicht vor. Demgegenüber schlägt sich der Umstand, dass die in der schalltechnischen Untersuchung ausgewiesenen Ist-Werte nicht die aktuelle, sondern auch die für das Jahr 2015 hochgerechnete Verkehrsbelastung zugrundegelegt wurde (vgl. Nr. 4.4.1.1.1 a.E. RLS-90), in erhöhten Beurteilungspegeln nieder. Da jedoch eine Steigerung der Verkehrsstärke nur relativ geringfügige Auswirkungen auf die Geräusentwicklung hat,

vgl. Bohny u.a., Lärmschutz in der Praxis, 1986, S. 324 Tabelle 4.9: Verdopplung der Verkehrsstärke bewirkt eine Zunahme des Emissionspegels um 3 dB(A),

und in der schalltechnischen Untersuchung ein nach den Vorgaben des HBS prognostizierter Verkehrszuwachs von nur gut 10% für die Zeit von 2001 bis 2015 zugrundegelegt wird, bleibt der Einfluss der unterstellten Verkehrszunahme auf die ausgewiesenen Immissionswerte eher gering.

2. Der Beklagte hat den Antrag der Klägerin auf Anordnung verkehrsregelnder Maßnahmen, insbesondere auf Sperrung einer Fahrspur je Fahrtrichtung, auf Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und/oder auf (zeitweise) Sperrung der Straße für den Lkw-Verkehr, hinsichtlich der Tagzeit von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr - jedenfalls unter Berücksichtigung der Sachlage zum Zeitpunkt der Berufungsverhandlung - ermessensfehlerfrei abgelehnt (b). Demgegenüber erweist sich die Ermessensentscheidung des Beklagten hinsichtlich der Nachtzeit auch unter Berücksichtigung seiner ergänzenden Ausführungen im gerichtlichen Verfahren als rechtswidrig, denn sie trägt den tageszeitabhängigen Unterschieden der maßgeblichen Sachverhaltsumstände nicht hinreichend Rechnung (c).

Das Gericht kann die Ermessensentscheidung nur darauf überprüfen, ob die Behörde die gesetzlichen Grenzen ihres Ermessens eingehalten und ob sie von ihrem Ermessen in einer dem Zweck der Ermächtigung entsprechenden Weise Gebrauch gemacht hat (§ 114 VwGO) (a).

a) Für die Überprüfung einer Ermessensentscheidung über die Anordnung verkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen gelten folgende Grundsätze. Bei der Entscheidung über die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen hat die zuständige Behörde im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens sowohl die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer zu würdigen als auch die Interessen der Anlieger anderer Straßen in Rechnung zu stellen, ihrerseits von übermäßigem Lärm verschont zu bleiben, der als Folge verkehrsberuhigender oder verkehrslenkender Maßnahmen eintreten kann. Sie darf dabei - wie oben bereits ausgeführt - 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 mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile gerechtfertigt erscheint. Bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen müssen die der Anordnung verkehrsberuhigender oder verkehrslenkender Maßnahmen entgegenstehenden Verkehrsbedürfnisse und Anliegerinteressen allerdings schon von einigem Gewicht sein, wenn mit Rücksicht auf diese Belange ein Handeln der Behörde unterbleibt.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Juni 1986 - 7 C 76.84 -, BVerwGE 74, 234, und Beschluss vom 18. Oktober 1999 - 3 B 105.99 -, NZV 2000, 386; OVG NRW, Urteil vom 2. Dezember 1997 - 25 A 4997/96 -, NWVBI 1998, 266; zur Ermessensreduzierung bei Überschreiten der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV siehe oben unter 1. c). 52

Bei der Prüfung, ob und gegebenenfalls welche verkehrsregelnden Anordnungen im Einzelfall geboten sind, ist auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit sowie auf das Vorhandensein bzw. 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. 53

Vgl. BVerwG, Urteile vom 4. Juni 1986 - 7 C 76.84 -, BVerwGE 74, 234, und vom 15. Februar 2000 - 3 C 14.99 -, NJW 2000, 2121; Hess. VGH, Urteil vom 7. März 1989 - 2 UE 319/84 -, NJW 1989, 2767; VGH Bad.-Württ., Urteil vom 16. Mai 1997 - 5 S 1842/95 -, NVwZ-RR 1998, 682; OVG NRW, Urteile vom 2. Dezember 1997 - 25 A 4997/96 -, NWVBI 1998, 266, und vom 21. Januar 2003 - 8 A 4230/01 -, VRS 105, 233. 54

Dabei ist auch zu beachten, dass Verkehrslärm, der von den Anliegern einer Bundesfernstraße (einschließlich Ortsdurchfahrt) oder auch einer Landesstraße bzw. einer Kreisstraße wegen ihrer der Widmung entsprechenden Verkehrsbedeutung ertragen werden muss, den Anliegern einer Ortserschließungsstraße nicht ohne Weiteres in gleicher Weise zumutbar ist. 55

Vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Juni 1986 - 7 C 76.84 -, BVerwGE 74, 234; OVG NRW, Urteil vom 2. Dezember 1997 - 25 A 4997/96 -, NWVBI 1998, 266. 56

Zudem kann auch im Rahmen der Entscheidung über Lärmsanierung durch verkehrsregelnde Maßnahmen der Gesichtspunkt berücksichtigt werden, inwieweit der verkehrsbedingten Immissionsbelastung durch passive Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere Lärmschutzfenster mit geeigneten Lüftungseinrichtungen, begegnet wird. Denn in der Rechtsprechung ist geklärt, dass bei tatsächlich fehlender Möglichkeit, aktive Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen, Anwohner auf passive Schallschutzmaßnahmen verwiesen werden dürfen mit der Folge, dass ihnen zugemutet wird, etwa zur Erhaltung der Nachtruhe die Fenster geschlossen zu halten, und sie nicht davor geschützt sind, bei gelegentlichem Öffnen der Fenster erheblichem Verkehrslärm ausgesetzt zu sein. 57

Vgl. BVerwG, Urteil vom 18. April 1996 - 11 A 86.95 -, NVwZ 1996, 901. 58

Dieser von der Rechtsprechung für die Lärmvorsorge entwickelte Grundsatz muss erst recht für die Lärmsanierung durch verkehrsrechtliche Maßnahmen gelten. 59

Vgl. OVG NRW, Urteil vom 2. Dezember 1997 - 25 A 4997/96 -, NWVBI 1998, 266. 60

Darüber hinaus hat die Straßenverkehrsbehörde zu prüfen, ob und welche Verkehrsregelungen, die den Verkehr zum Zwecke der Verkehrssicherheit oder -ordnung 61

lenken oder beschränken sollen, zu dem angestrebten Zweck geeignet und erforderlich sind.

Vgl. BVerwG, Urteile vom 25. April 1980 - 7 C 19.78 -, NJW 1981, 184, und vom 27. Januar 1993 - 11 C 35.92 -, NJW 1993, 1729, Beschluss vom 23. März 1990 - 3 B 25.90 -, juris; OVG NRW, Urteil vom 2. Dezember 1997 - 25 A 4997/96 -, NWVBI 1998, 266. 62

Dabei ist nicht zuletzt darauf abzustellen, welche Lärminderung aufgrund der jeweiligen Verkehrsregelung zu erwarten ist. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV fordern insoweit im Regelfall eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) (Nr. 4.1). Allerdings ist zumindest bei besonders hoher Lärmbelastung zu berücksichtigen, dass nach akustischen Erkenntnissen auch eine Pegelminderung von weniger als 3 dB(A) hörbar ist, 63

vgl. BVerwG, Beschluss vom 19. Februar 1992 - 4 NB 11.91 -, NJW 1992, 2844; Bohny u.a., Lärmschutz in der Praxis, 1986, 1.5.1, 64

und in Betracht zu ziehen, dass schon das Unterbleiben einzelner Spitzenpegel für das akustische Empfinden der Betroffenen eine spürbare Erleichterung bedeuten kann, auch ohne dass eine Reduzierung des insoweit nur beschränkt aussagekräftigen Mittelungspegels um 2 oder 3 dB(A) erreicht wird. 65

Vgl. OVG NRW, Urteile vom 12. Januar 1996 - 25 A 2475/93 -, NJW 1996, 3024, vom 17. Februar 1997 - 25 A 546/95 -, und vom 21. Januar 2003 - 8 A 4230/01 -, VRS 105, 233. 66

b) Ausgehend von diesen Maßstäben ist die Ermessensentscheidung des Beklagten hinsichtlich der Tagstunden nicht zu beanstanden. Es ist nicht feststellbar, dass der Beklagte sich von sachfremden Erwägungen hätte leiten lassen, wesentlichen Sachverhalt verkannt oder die Interessen der Klägerin nicht erfasst hätte. 67

aa) Zutreffend geht der Beklagte davon aus, dass die Klägerin nach den in der schalltechnischen Untersuchung für die Tagzeit ausgewiesenen Lärmimmissionswerten von 74 dB(A) auch bei Berücksichtigung der nicht ausschließlich durch Wohnnutzung geprägten Gebietsqualität einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt ist. Dies ergibt sich zunächst aus dem Umstand, dass der in den Lärmschutz-Richtlinien-StV für die Vornahme von straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen in Mischgebieten ausgewiesene Richtpegel am Tag (75 dB(A)) nahezu erreicht werden. Darüber hinaus ist auch dem Beklagten bewusst, dass die erheblichen Schäden der Fahrbahndecke auf den äußeren Fahrstreifen in die Berechnung der herangezogenen Immissionswerte nicht eingeflossen sind. Dabei hat der Beklagte das Risiko einer Gesundheitsbeeinträchtigung durch hohe Lärmbelastung nicht in Abrede gestellt, allerdings zu Recht darauf hingewiesen, dass es für die Anordnung verkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen nicht auf die konkrete gesundheitliche Konstitution einzelner Straßenanwohner ankommen kann. Anhaltspunkte dafür, dass der Klägerin eine Schädigung ihrer körperlichen Unversehrtheit konkret droht, sind nicht erkennbar. 68

Der Beklagte hat die erhebliche Lärmbelastung der Klägerin in seine nach § 45 Abs. 1 StVO zu treffende Ermessensentscheidung eingestellt, dem Nutzen der in Betracht kommenden verkehrslenkenden Maßnahmen gegenüber gestellt und mit deren Nachteilen abgewogen. 69

Dabei hat der Beklagte zunächst zu Recht darauf abgestellt, dass es grundsätzlich Aufgabe einer Bundesstraße wie der Detmolder Straße ist, in erheblichem Umfang Durchgangs- und überregionalen Verkehr einschließlich des Schwerlastverkehrs aufzunehmen, und ihr damit auch eine Bündelungsfunktion zugunsten untergeordneter Straßen zukommt. Letztere 70

übernimmt die Detmolder Straße insbesondere hinsichtlich des von der Bundesautobahn A 2 über die Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum in die Innenstadt und umgekehrt aus der Stadt in Richtung Autobahn abfließenden Verkehrs. Diese Funktion soll sie auch in Zukunft wahrnehmen. Es ist nicht erkennbar, dass die Planungen für die Verlagerung der B 66 auf eine Trasse entlang der Eisenbahnstrecke in einem überschaubaren Zeitraum realisiert werden; vielmehr hat der Beklagte unwidersprochen vorgetragen, dass der Neubau der B 66 in den Bedarfsplänen des Bundes und des Landes nicht mehr enthalten sei. Auch das laufende Planfeststellungsverfahren über den Umbau der Detmolder Straße im Bereich zwischen Niederwall und Otto-Brenner- Straße/Osningstraße ist Ausdruck der hier nicht zu bewertenden planerischen Entscheidung, die Detmolder Straße in ihrer bisherigen Verkehrsfunktion zu erhalten. Die Wohnung der Klägerin ist durch die dieser Verkehrsfunktion entsprechende Nutzung der Detmolder Straße seit langer Zeit vorbelastet.

Allerdings schließt weder die Verkehrsfunktion der Detmolder Straße als Bundesstraße selbst noch der Umstand, dass die beklagte Lärmbelästigung durch die funktionsgerechte Nutzung der Straße ausgelöst wird, die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen von vornherein aus. Vielmehr ist auch bei dieser Konstellation im einzelnen zu prüfen, welche Maßnahmen geeignet sind, die Lärmbelastung für die Anwohner spürbar zu verringern, ohne die Verkehrssicherheit zu gefährden, ohne Anwohner anderer Straßen über Gebühr zu belasten und ohne die Möglichkeit einer funktionsgerechten Nutzung der Straße ernsthaft in Zweifel zu ziehen. Diese Prüfung hat der Beklagte vorgenommen. Dabei verweist er hinsichtlich sämtlicher von der Klägerin vorgeschlagener Maßnahmen (einspurige Verkehrsführung des Individualverkehrs je Fahrtrichtung, Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h, (zeitweise) Sperrung für den Lkw- bzw. Schwerlastverkehr) auf die Gefahr des Ausweichens (eines Teils) des Verkehrs auf andere Straßen, die zur Aufnahme des Verkehrs nicht hinreichend geeignet seien und deren Anwohner durch die Zunahme von Verkehrsimmissionen belastet würden. Dies gelte insbesondere für die begehrte (zeitweise) Sperrung der Detmolder Straße für den Lkw-Verkehr, wobei außerdem zu berücksichtigen sei, dass auch Gewerbebetriebe an der Detmolder Straße selbst durch Lkws beliefert würden. Nachvollziehbar verweist er auf die Nachteile einer Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auf der Detmolder Straße für den Straßenbahnverkehr. Zum einen sinke durch eine Fahrzeitverlängerung die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs. Zum andern führe eine Verlängerung der Fahrzeit auf der Detmolder Straße im weiteren Streckenverlauf zu einer verspäteten Einfahrt der Straßenbahnen in den U-Bahn-Tunnel, was zu Behinderungen und Wartezeiten auch auf anderen Stadtbahnstrecken und damit zu gravierenden Auswirkungen auf den gesamten Stadtbahnverkehr führe. Zu Recht verweist der Beklagte darauf, dass diese Folgen aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht - wie seitens der Klägerin vorgeschlagen - durch unterschiedliche Höchstgeschwindigkeiten für den Schienen- und Straßenverkehr verhindert werden könnten. Denn nach § 50 Abs. 3 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) darf auf straßenbündigem Bahnkörper die für den übrigen Straßenverkehr geltende Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten werden.

Darüber hinaus hat der Beklagte die Klägerin bereits in dem angegriffenen Bescheid auf die geplanten Straßenumbaumaßnahmen hingewiesen. Auch im weiteren Verlauf des Verfahrens hat der Beklagte darauf verwiesen, dass die geplanten Umbaumaßnahmen neben der Erneuerung der Fahrbahndecke eine Umstrukturierung der Straße bezwecken (Mitteltrennung, gesonderte Linksabbiegespuren, neue Lichtzeichenanlagen), die auch der Reduzierung der Verkehrsbelästigungen dienen soll. Dies erscheint - trotz der in der schalltechnischen Untersuchung ausgewiesenen Erhöhung des Lärmpegels an der Wohnung der Klägerin - plausibel, da der aktuell schlechte Erhaltungszustand der Asphaltfahrbahndecke nicht in die Berechnung der Lärmpegelwerte eingegangen ist und die

Reduzierung und Vereinfachung der Abbiegevorgänge durch Mitteltrennung und Linksabbiegespuren einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss erwarten lassen. Zuletzt hat der Beklagte wiederholt darauf hingewiesen, dass die Klägerin - wie auch viele andere Straßenanwohner - ausgehend von der für das Planfeststellungsverfahren maßgeblichen schalltechnischen Untersuchung Anspruch auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen nach § 42 BImSchG habe. Aufgrund passiver Schallschutzmaßnahmen kann so jedenfalls ein erhöhter Innenschallpegel vermieden werden. Auch deshalb kann sich die Klägerin auf eine konkrete Gesundheitsgefährdung nicht berufen.

bb) Es kann offen bleiben, ob der Beklagte die Auswirkungen der verschiedenen verkehrsbeschränkenden Maßnahmen im einzelnen zutreffend einschätzt. Jedenfalls kann er zu dem für die Entscheidung des Senats maßgeblichen Zeitpunkt der Berufungsverhandlung für seine Entscheidung, für die Tagstunden keine verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen anzuordnen, mit Erfolg auf das fortgeschrittene Stadium des Planfeststellungsverfahrens für den Umbau der Detmolder Straße verweisen. 73

Das Planfeststellungsverfahren ist mit dem Abschluss des Anhörungsverfahrens mittlerweile weit fortgeschritten. Nach Auskunft des zuständigen Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung gegenüber dem erkennenden Senat sollen die Vorarbeiten für den Planfeststellungsbeschluss in diesem Jahr abgeschlossen werden; die Feststellung des Plans kann im Laufe des nächsten Jahres erfolgen. Der Beklagte hat sein Konzept für den konkreten Verlauf der Bauarbeiten und die dadurch notwendig werdende Verkehrsumleitung im April den betroffenen Ratsausschüssen und Bezirksvertretungen zur Beratung vorgelegt; danach könnten die Umbaumaßnahmen zum 1. März 2006 beginnen. Dass sich der Beginn der Bauarbeiten aufgrund von möglichen Rechtsmitteln gegen den Planfeststellungsbeschluss verzögern oder deshalb im Ergebnis von einer Umsetzung der Umbaupläne vollkommen abgesehen wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt auch im Hinblick auf die Möglichkeit der Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses nicht konkret absehbar. 74

Im Hinblick auf die geplanten Umbauarbeiten durfte der Beklagte bei der Entscheidung über verkehrsbeschränkende Maßnahmen berücksichtigen, dass diese nur für einen begrenzten Zeitraum - voraussichtlich bis maximal Ende 2006 - Gültigkeit haben könnten. Es spricht einiges dafür, dass sich mit Abschluss der Bauarbeiten die Belastungssituation der Klägerin durch die neue Fahrbahndecke sowie die in Aussicht gestellten Entschädigungsansprüche für passive Lärmschutzmaßnahmen positiv verändern wird. Jedenfalls wird durch die bevorstehende Umgestaltung der Detmolder Straße eine in wesentlicher Hinsicht veränderte Situation geschaffen, weshalb die gegenwärtige Bewertung der für und gegen verkehrsrechtliche Anordnungen sprechenden Umstände mit dem Beginn der Bauarbeiten weitgehend überholt sein wird. Hinzu tritt ein erheblicher zeitlicher, organisatorischer und finanzieller Aufwand für die Planung und Umsetzung der in Rede stehenden verkehrsbeschränkenden Maßnahmen. Die durch eine Temporeduzierung bedingte Verlängerung der Stadtbahnfahrzeit auf der Detmolder Straße von etwa einer Minute je Fahrtrichtung kann während des 10-Minuten-Taktverkehrs der vier Hauptstadtbahnlinien zwischen 6.00 Uhr und ca. 20.00 Uhr auch im Hinblick auf die gesteigerte Störanfälligkeit des Verkehrsablaufs während der Hauptverkehrszeiten voraussichtlich nicht durch die im Fahrplan enthaltenen Pufferzeiten aufgefangen werden, sondern bedürfte vielmehr ausgleichender Eingriffe in das Gesamtfahrplankonzept des Stadtbahnunternehmens moBiel. Zöge man eine Verlagerung eines Teils des bisher uneingeschränkt über die Detmolder Straße fließenden Verkehrs, etwa des Lkw-Verkehrs oder des Schwerlastverkehrs, in Betracht, bedürfte es neben einer entsprechenden Sperrung der zahlreichen Zufahrten zur 75

Detmolder Straße und der näheren Untersuchung und Regelung des Anliegerverkehrs der Entwicklung eines den gesamten Stadtbereich erfassenden Verkehrsleitsystems, um die Erreichbarkeit der Zielorte des Güterverkehrs und die Ableitung des Lkw-Verkehrs über dafür geeignete Straßen sicherzustellen. Angesichts dieser Umstände, die für die Ermessenserwägungen zuletzt von entscheidendem Gewicht waren, ist die Entscheidung des Beklagten, für die Tagzeit keine verkehrsregelnden Maßnahmen zur Lärmreduzierung anzuordnen, unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten nicht zu beanstanden.

c) Demgegenüber ist für die Nachtstunden ein vergleichbar ungünstiges Verhältnis zwischen Aufwand und Nutzen verkehrsbeschränkender Maßnahmen, das es rechtfertigen könnte, von der Anordnung jeglicher verkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen abzusehen, nicht erkennbar. Vielmehr hat der Beklagte bei seiner Ermessensentscheidung die erhöhte Schutzbedürftigkeit der Klägerin während der Nachtstunden einerseits und die veränderten Verkehrsverhältnisse zur Nachtzeit andererseits nicht zutreffend berücksichtigt. Seine Entscheidung erweist sich insofern als ermessensfehlerhaft, weshalb die Klägerin insoweit einen Anspruch auf Neubescheidung ihres Antrags hat. 76

Ausweislich der im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung errechneten Lärmpegel an der Wohnung der Klägerin überschreiten diese zur Nachtzeit den Richtwert der Lärmschutz-Richtlinien-StV von 65 dB(A) um 2 dB(A), so dass nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine Ermessensreduzierung in Betracht kommt. Darüber hinaus ist die durch die Fahrbahnschäden bedingte, besondere Lästigkeit des einwirkenden Lärms zu berücksichtigen. Nach dem Eindruck, den der Senat vor Ort gewonnen hat, ist die Geräuscentwicklung durch unregelmäßig, aber häufig auftretende Geräuschspitzen geprägt, die in ihrer Charakteristik von der Beschaffenheit des jeweils vorbeifahrenden Fahrzeugs abhängen und die durch das Überfahren von Querrillen und Vertiefungen in der Asphaltdecke sowie erheblicher, durch punktuelle Ausbesserungen der Fahrbahndecke entstandener Unebenheiten hervorgerufen werden. Selbst wenn man unterstellt, dass diese Lärmspitzen während der Nachtstunden wegen der geringeren Verkehrsdichte weniger gehäuft auftreten, werden sie wegen des höheren Ruhebedürfnisses zur Nachtzeit als besonders störend wahrgenommen. 77

Demgegenüber spricht viel dafür, dass die Umsetzung bestimmter verkehrsbeschränkender Maßnahmen, die nur während der Nachtstunden Geltung beanspruchen, geringeren Schwierigkeiten begegnet und mit einem überschaubareren Aufwand als für die Tagstunden zu realisieren ist. Jedenfalls sind die vom Beklagten angeführten Gesichtspunkte nicht geeignet, die Ablehnung der Anordnung verkehrsregelnder Maßnahmen auch für die Nachtzeit zu rechtfertigen. Dies folgt zunächst schon aus der geringeren Verkehrsdichte auf der Detmolder Straße sowie den übrigen Straßen, die von den begehrten verkehrsrechtlichen Anordnungen unmittelbar oder mittelbar betroffen sein könnten. Zwar mag bei verkehrsverlagernden Maßnahmen die gegenüber der Tagzeit höhere Schutzbedürftigkeit auch der Anwohner anderer Straßen zu berücksichtigen sein. Jedoch geht der Beklagte zu Unrecht davon aus, die Auswirkungen einer Temporeduzierung auf den Stadtbahnverkehr stünden auch während der Nachtzeit einer entsprechenden Anordnung zwingend entgegen. Vielmehr ergibt sich aus den Angaben des Stadtbahnbetreibers moBiel, die der Beklagte in das Verfahren eingeführt hat, dass aufgrund der besonderen Verkehrsverhältnisse zur Nachtzeit eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf der Detmolder Straße auf 30 km/h voraussichtlich deutlich weniger Auswirkungen auf den Stadtbahnverkehr haben und mit einem geringeren Aufwand als zur Tagzeit verbunden sein wird. Aufgrund der längeren Wendezeiten der Fahrzeuge der Linie 2 an deren Endhaltestellen zwischen 20.00 Uhr und 6.00 Uhr von fünf und neun Minuten spricht alles dafür, dass eine Verlängerung der Fahrzeit 78

auf der Detmolder Straße von einer Minute je Fahrtrichtung grundsätzlich durch eine entsprechende Verkürzung der Wendezeiten an der Endhaltestelle 'Sieker' aufgefangen werden kann. Im Einzelfall dennoch auftretende Verspätungen bei Einfahrt in den Tunnel werden aufgrund des weniger dichten Fahrttaktes der Linien 1 bis 4 von 15 bis 30 Minuten nicht so weitreichende Auswirkungen auf den Verkehr der übrigen Stadtbahnlinien haben wie während der Zeit von 6.00 Uhr bis 20.00 Uhr. Insofern kann mangels weitergehenden Vortrags des Beklagten davon ausgegangen werden, dass sich der Aufwand für die Umsetzung einer Temporeduzierung auf der Detmolder Straße für die Nachtzeit im wesentlichen im Aufstellen entsprechender Verkehrsschilder, der geringfügigen Änderung der Abfahrtzeiten der Linie 2 an den Haltepunkten auf der Detmolder Straße und möglicherweise einer Anpassung der Ampelschaltungen für den Individualverkehr an den verlangsamten Verkehrsfluss erschöpft. Dass dieser Aufwand außer Verhältnis zu der zu erwartenden Erleichterung für die Klägerin steht, ist auch unter Berücksichtigung des Umstandes, dass eine entsprechende Anordnung wegen der geplanten baulichen Umgestaltung der Detmolder Straße voraussichtlich nur für einen begrenzten Zeitraum Gültigkeit haben wird, nicht erkennbar.

Soweit der Beklagte die Effektivität einer Temporeduzierung im Hinblick auf ihre Überwachungsbedürftigkeit in Zweifel zieht, verkennt er die dafür geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen. Zunächst ist davon auszugehen, dass die nach § 11 Abs. 1 Nr. 3 POG NRW für die Überwachung des Straßenverkehrs zuständige Polizeibehörde eine verkehrsrechtliche Anordnung des Beklagten zum Schutz vor Verkehrslärm im Rahmen ihrer Kapazitäten ebenso überwachen wird wie andere straßenverkehrsrechtliche Anordnungen. Darüber hinaus muss sich der Beklagte darauf verweisen lassen, dass die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten an Gefahrenstellen nach § 48 Abs. 3 Satz 2 OBG NRW zugleich in seine eigene Zuständigkeit fällt. Eine Gefahrenstelle im Sinne dieser Vorschrift ist auch anzunehmen, wenn Straßenanlieger unzumutbaren Lärmbelastungen durch Geschwindigkeitsüberschreitungen ausgesetzt sind. 79

Vgl. OVG NRW, Urteil vom 21. Januar 2003 - 8 A 4230/01 -, VRS 105, 233. 80

Der Beklagte kann seine ablehnende Entscheidung auch nicht darauf stützen, die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h lasse jedenfalls keine Reduzierung des Lärmpegels an der Wohnung der Klägerin von wenigstens 3 dB(A) erwarten. Dabei kann offen bleiben, ob diese Einschätzung zutreffend ist. Denn angesichts der erheblichen Intensität der Lärmbelastung - schon der errechnete, die schlechte Fahrbahnqualität nicht berücksichtigende Lärmpegel überschreitet den Richtwert der Lärmschutz-Richtlinien-StV um 2 dB(A) - sowie der durch zahlreiche Lärmspitzen geprägten Geräuschcharakteristik und des Umstandes, dass nach den Erkenntnissen der Akustik auch Lärmpegelunterscheide von weniger als 3 dB(A) wahrgenommen werden, 81

vgl. Bohny u.a., Lärmschutz in der Praxis, 1986, 1.5.1; BVerwG, Beschluss vom 19. Februar 1992 - 4 NB 11.91 -, NJW 1992, 2844; OVG NRW, Urteile vom 12. Januar 1996 - 25 A 2475/93 -, NJW 1996, 3024, vom 17. Februar 1997 - 25 A 546/95 - und vom 21. Januar 2003 - 8 A 4230/01 -, VRS 105, 233, 82

könnten bloße Zweifel daran, dass die in Betracht kommende Maßnahme eine Lärmreduzierung von 3 dB(A) nach sich ziehen wird, eine Ablehnung der Anordnung verkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen nicht rechtfertigen. 83

Vgl. OVG NRW, Urteile vom 12. Januar 1996 - 25 A 2475/93 -, NJW 1996, 3024, vom 17. Februar 1997 - 25 A 546/95 - und vom 21. Januar 2003 - 8 A 4230/01 - VRS 105, 233. 84

Die Kostenentscheidung folgt aus § 155 Abs.1 Satz 1 VwGO. Dabei war zu berücksichtigen, dass der Streitgegenstand des erstinstanzlichen Verfahrens über den des Berufungsverfahrens hinausging.	85
Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 VwGO i.V.m. §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.	86
Die Revision ist nicht zuzulassen, weil die Voraussetzungen des § 132 Abs. 2 VwGO nicht vorliegen.	87
	88
