



## VERWALTUNGSGERICHT BERLIN

### URTEIL

Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsstreitsache

der Frau Angelika Deter,  
Kaiser-Friedrich-Straße 83, 10585 Berlin,

Klägerin,

Prozessbevollmächtigte:  
Rechtsanwälte Gaßner, Groth,  
Siederer & Coll. Energie Forum Berlin,  
Stralauer Platz 34, 10243 Berlin,

g e g e n

das Land Berlin,  
vertreten durch die Verkehrslenkung Berlin,  
Zentrale Straßenverkehrsbehörde,  
Gothaer Straße 19, 10823 Berlin,

Beklagten,

hat das Verwaltungsgericht Berlin, 11. Kammer, aufgrund  
der mündlichen Verhandlung vom 21. November 2007 durch

den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgericht Kunath,  
den Richter am Verwaltungsgericht Reclam,  
den Richter am Verwaltungsgericht Wangenheim,  
den ehrenamtlichen Richter Kleemann und  
den ehrenamtlichen Richter Sparing

für Recht erkannt:

Der Beklagte wird unter Aufhebung des Bescheides der Verkehrslenkung Berlin vom 8. November 2004 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 26. Mai 2006 verpflichtet, den Antrag der Klägerin auf die Durchführung verkehrsbehördlicher Maßnahmen zum Schutz vor verkehrsbedingtem Lärm und Abgasen in Höhe des Hauses Kaiser-Friedrich-Straße 83 in 10585 Berlin in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu bescheiden.

Der Beklagte trägt die Kosten des Verfahrens.

Das Urteil ist hinsichtlich der Kosten vorläufig vollstreckbar. Dem Beklagten wird nachgelassen, die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des beizutreibenden Betrages abzuwenden, wenn nicht die Klägerin zuvor Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

### Tatbestand

Die Klägerin begehrt die Verpflichtung des Beklagten zur Neubescheidung ihres Antrages auf Durchführung verkehrsbehördlicher Maßnahmen in der Nachtzeit zum Schutz vor verkehrsbedingtem Lärm und Abgasen vor ihrem Wohnhaus. Die Klägerin wohnt in der Kaiser-Friedrich-Straße 83 in Berlin-Charlottenburg. Das Wohnhaus der Klägerin liegt am östlichen Fahrbahnrand der Kaiser-Friedrich-Straße zwischen der Spielhagenstraße und der Zillestraße. Die Kaiser-Friedrich-Straße liegt in einem allgemeinen Wohngebiet.

Die Klägerin beantragte zusammen mit anderen Mietern ihres Wohnhauses am 20. Dezember 2002 Maßnahmen zur Lärminderung des Kraftfahrzeugverkehrs. Zur Begründung trug sie vor, nach dem Umweltatlas betrage die Lärmbelastung an ihrem Wohnhaus tagsüber 70,7 dB(A), nachts 64,5 dB(A). Diese Lärmbelastung sei nach den Veröffentlichungen des Umweltbundesamtes auf Dauer gesundheitsschädlich, insbesondere, da sich die meisten Schlafzimmer an der Straßenseite befinden. Da auch nachts Busse führen, fielen zusätzliche Pegelspitzen durch an-fahrende Busse an der ampelgeregelten Kreuzung Kaiser-Friedrich-Straße/Zillestraße an. Es werde um geeignete verkehrsrechtliche Maßnahmen wie Tempo 30 Regelungen, Lkw Fahrverbote nachts, Lkw Umleitungsgebote auf den parallelen Stadtautobahnring, Anlage von Fahrradstreifen auf der Fahrbahn, Prüfung eines Bussonderfahrstreifens auf der Fahrbahn in Mittellage wie am Kudamm oder weiterer geeigneter Maßnahmen gebeten, damit die gesundheitsgefährdende Lärmbelastung durch den Straßenverkehr auf ein gesundheitlich vertretbares Maß gesenkt werde. Die damals zuständige Straßenverkehrsbehörde beim Polizeipräsidenten in Berlin holte daraufhin bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ein Gutachten über die Konzentrationswerte der relevanten Schadstoffe und über den Mittelungspegel des Lärms tags und nachts ein. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung kam aufgrund einer Verkehrszählung am 4. Juni 2003 in ihrem Gutachten vom 16. Oktober 2003 zu einem Beurteilungspegel für den Wohnort der Klägerin von 75 dB(A) tags und 68 dB(A) nachts.

Die Verkehrslenkung Berlin lehnte durch Bescheid vom 8. November 2004 den Antrag der Klägerin ab und führte zur Begründung aus, die Kaiser-Friedrich-Straße sei eine übergeordnete, für den Individual-, Liefer- und öffentlichen Personenverkehr wichtige Straßenverbindung der zusätzlich eine Sammelfunktion für angrenzende Wohngebiete zukomme. Im Hinblick auf die verkehrliche Bedeutung dieser Straße würde die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen, z.B. eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h die gesamte Leistungsfähigkeit des Straßenzuges Kaiser-Friedrich-Straße zwischen Spandauer Damm/Otto-Suhr-Allee und Kantstraße erheblich einschränken. Derartige Straßenverbindungen sollten möglichst keine Verkehrsbeschränkungen erhalten, damit ein leistungsfähiges Straßennetz aufrechterhalten bleibe. Zu berücksichtigen sei auch, dass der allgemeine Verkehr lediglich in die Nebenstraßen verdrängt werde, wenn die zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h reduziert werde. Verkehrsbeschränkungen wie Durchfahrverbote für bestimmte Fahrzeugarten würden die Kaiser-Friedrich-Straße in ihrer Bedeutung als überregionale Verbindungsstraße über Gebühr mindern, zumal diese hier nicht zu einer Vermeidung, sondern lediglich zu einer Verdrängung des Kraftfahrzeugverkehrs auf andere, gleichermaßen schutzbedürftige Straßen führen würden wie z.B. die Windscheidstraße und die Suarezstraße. Geeignete Ausweichstrecken für diesen Fahrzeugverkehr stünden in zumutbarer Entfernung nicht zur Verfügung. Von einem Durchfahrungsverbot für Lkw während der Nachtzeiten (22.00 bis 06.00 Uhr) müsste grundsätzlich der Lieferverkehr für den Einzelhandel ausgenommen werden. Die von der Klägerin vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in der gesamten Kaiser-Friedrich-Straße führe aufgrund der ungünstigen Randbebauung ebenfalls zu keiner spürbaren Minderung der Lärmbelästigung. Darüber hinaus sei zu berücksichtigen, dass die Kaiser-Friedrich-Straße von der BVG befahren werde. Eine Geschwindigkeitsreduzierung – auch in den Nachtstunden – würde dem Ziel der Beschleunigung und damit der Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs entgegenstehen. Gerade aber die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs solle dazu beitragen, die Stadt nachhaltig vom motorisierten Individualverkehr und dessen negativen Auswirkungen zu entlasten. Ausgehend von der übergeordneten Bedeutung der Kaiser-Friedrich-Straße halte die Behörde nach Abwägung der Interessen der Klägerin mit den Interessen des Straßenverkehrs, dem Mobilitätsinteresse der Verkehrsteilnehmer sowie den von den Verkehrsverlagerungen betroffenen Anwohnern die Anordnungen von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen in den von der Klägerin bewohnten Kaiser-

Friedrich-Straße für nicht vertretbar. Mit ihrem Widerspruch wies die Klägerin darauf hin, dass die festgestellte Verkehrslärmbelastigung nach Studien des Bundesumweltamtes die Gesundheit der Anwohner gefährde. In der Kaiser-Friedrich-Straße 83 wohnten mehrere ältere Mitbewohner mit Bluthochdruck und Herzkreislauf-Krankheiten, deren Schlafzimmerfenster auf die Verkehrsstraße ausgerichtet seien. Die behauptete Einschränkung der Leistungsfähigkeit des gesamten Straßenzuges durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung sei nicht nachvollziehbar. Im Übrigen werde die Leistungsfähigkeit durch eine nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung überhaupt nicht berührt. Die Behauptung, dass ein leistungsfähiges Hauptverkehrsstraßennetz keine Verkehrsbeschränkungen zulasse, widerspreche der behördlichen Anordnungspraxis. So seien auf dem gleichen Nord-Süd-Straßenzug nächtliche Tempobeschränkungen auf 30 km/h am Tegeler Weg, in der Brandenburgischen Straße, in der Stromstraße, der Cauerstraße, der Paulstraße, der Schildhornstraße und vielen anderen Verkehrsstraßen im Hauptverkehrsnetz angeordnet worden. Eine Verdrängung des Kraftfahrzeugverkehrs auf andere gleichermaßen schutzbedürftige Straßen sei nicht zu erwarten, weil dies wegen eines mehrere 100 m langen Umweges keinen Zeitvorteil bringe. Die Behauptung, dass die Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h zu keiner spürbaren Minderung der Lärmbelastigung führe, sei schlichtweg falsch und stehe im Widerspruch zu den eigenen Berechnungen der Behörde, die ein Minderungspotential um ca. 3,5 dB(A) ermittelt habe. Das Lkw-Fahrverbot nachts sei nicht gründlich geprüft, sondern pauschal abgelehnt worden.

Die Verkehrslenkung Berlin wies den Widerspruch durch Bescheid vom 26. Mai 2006 als unbegründet zurück und begründete ihre Entscheidung damit, übergeordnete Straßenverbindungen sollten in der Regel nicht eingeengt bzw. beschränkt werden, um dem innerstädtischen Durchgangs- und Wirtschaftsverkehr sowie dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) noch ein leistungsfähiges Straßennetz bereitzustellen. Dies sei in einem großstädtischen Ballungsraum wie Berlin unabdingbar. Die im Jahr 2003 von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung im Gutachten ermittelten Lärmwerte lägen zwar nachts über den vorgegebenen Richtwerten von 60 dB(A), jedoch würden auch bei einer Anordnung einer Geschwindigkeitsregelung auf 30 km/h und sogar auch bei Herausnahme des Lkw-Verkehrs diese Richtwerte überschritten. Die in diesem Zusammenhang von der Klägerin angeführten, aus Lärmschutzgründen zu Nachtzeiten angeordneten Geschwindigkeitsreduzierungen in den von ihr aufgeführten Straßenzügen könnten mit der Situation in der Kaiser-Friedrich-Straße nicht verglichen werden. Die von der Klägerin vorge-

schlagene nächtliche Sperrung der Kaiser-Friedrich-Straße für den Lkw-Verkehr sei aufgrund einer fehlenden geeigneten Ausweichstrecke nicht möglich. Die BAB 100 sei nur mit Umwegen für den Schwerlastverkehr, beispielsweise über den Spandauer Damm oder den Kaiserdamm zu erreichen, wodurch die damit zusammenhängenden Lärmbelastungen auf diese Straßen verdrängt werden würden.

Mit ihrer am 23. Juni 2006 bei Gericht eingegangenen Klage, die zunächst bei der 4. Kammer anhängig war (vgl. VG 4 A 282.06) verfolgt die Klägerin ihr Begehren weiter. Sie wiederholt ihr Vorbringen aus dem Verwaltungsverfahren und trägt ergänzt dazu vor, die nach der einschlägigen Rechtsprechung maßgeblichen Grenzwerte würden nachts erheblich überschritten. Der Beklagte scheine zu übersehen, dass § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO auch für Hauptverkehrsstraßen gelte. Grundsätzlich könnten auf diesen Straßen die gleichen Maßnahmen in Betracht kommen, wie im sonstigen Straßennetz, etwa Geschwindigkeitsbeschränkungen, Fahrverbote für bestimmte Zeiten und/oder bestimmte Fahrzeuge usw.. Ob eine Verkehrsbeschränkung tatsächlich die Funktionsfähigkeit der Kaiser-Friedrich-Straße als Hauptverkehrsstraße in Frage stellen würde, könne nicht pauschal behauptet, sondern müsse konkret untersucht werden. Dies habe der Beklagte nicht getan. Das gleiche gelte für die ungeprüft behauptete Verdrängung von Verkehr in andere Straßen mit der Folge dort möglicherweise unzumutbarer Emissionserhöhungen. Gegen eine solche Verkehrsverlagerung spreche bereits die überörtliche Verbindungsfunktion der Straße. Es sei wenig wahrscheinlich, dass es durch eine – nur für die Nachtzeit geltende – Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu einer solchen Verlagerung kommen würde. Nicht zuletzt stehe diese Behauptung auch in Widerspruch zur Anordnungspraxis der Verkehrsbehörde, die in jüngster Zeit im Hauptstraßennetz an mehreren Stellen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm angeordnet habe. Aus dem Untersuchungsbericht der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vom 16. Oktober 2006 ergebe sich vielmehr, dass eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h sowie ein Verbot des Lkw-Verkehrs zu einer Verringerung von 75 auf 71 dB(A) tags bzw. von 68 auf 64 dB(A) nachts führen würde. Dabei handele es sich nach Ansicht der Sachverständigenstellen um eine deutliche Verminderung der Lärmbelastung.

Der Beklagte übergehe, dass sie eine Beschränkung des Verkehrs in der Nachtzeit begehre.

Die Klägerin beantragt,

den Bescheid der Verkehrslenkung Berlin vom 8. November 2004 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 26. Mai 2006 aufzuheben und den Beklagten zu verpflichten, ihren Antrag auf die Durchführung verkehrsbehördlicher Maßnahmen zum Schutz vor verkehrsbedingtem Lärm und Abgasen in Höhe des Hauses Kaiser-Friedrich-Straße 83 in 10585 Berlin in der Zeit von 22.00 – 06.00 h unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu bescheiden.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Der Beklagte hält an den angefochtenen Bescheiden fest und trägt ergänzend dazu vor, die Kaiser-Friedrich-Straße sei nach dem Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin (StEP) eine übergeordnete Straßenverbindung der Stufe II, d.h., sie gehört zum Hauptverkehrsstraßennetz. Sie habe in südlicher Verbindung mit der Lewis-Hamstraße und der Brandenburgischen Straße im westlichen Innenstadtbereich eine wichtige verkehrliche Bedeutung, weil durch diesen Straßenzug eine Nord-Süd-Verbindung zwischen den Straßenzügen Spandauer Damm, Otto-Suhr-Allee, Kaiserdamm, Bismarckstraße und Kantstraße gewährleistet sei. Sie sei daher von besonderer Bedeutung für den örtlichen Verkehr und unterliege daher der ortsüblichen Geschwindigkeit von 50 km/h. Im Rahmen mehrerer Senatsprojekte sei die Einführung von Tempo 30 in der Kaiser-Friedrich-Straße zwar diskutiert, vor dem Hintergrund ihrer verkehrlichen Bedeutung als Nord-Süd-Verbindung zwischen Bismarckstraße und Kantstraße gerade auch im Projekt „Tempo 30 nachts“ verneint worden. Maßgeblich sei hier, ob die Lärmbeeinträchtigung unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden müsse und damit als zumutbar anzusehen sei. Im Verhältnis seien hier die umliegenden Hauptverkehrsstraßen zu berücksichtigen, die ebenfalls ohne Geschwindigkeitsreduzierungen bleiben. Eine gebietsbezogene Schutzwürdigkeit bestehe also nicht. Darüber hinaus sei insbesondere zu berücksichtigen, dass der gesamte Straßenzug Kaiser-Friedrich-Straße vom Spandauer Damm bis zur Kantstraße die gleichen baulichen und verkehrlichen Bedingungen aufweise und damit auch die Lärmbelastung als vergleichbar anzusehen sei. Anordnungen von straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen müssen sich daher aufgrund des Gleichbehandlungsgrundsatzes auf den gesamten Straßenzug erstrecken und würden damit einen erheblichen negativen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit dieser Hauptverkehrsstraße

in ihrer ganzen Länge haben. Hier sei nur auf den ÖPNV verwiesen, der längere Fahrzeiten berücksichtigen und damit mehr Fahrzeuge und Personal einsetzen müsse. Zwar könne die Einzelstrecke zu einer Fahrzeiterhöhung im Sekundenbereich führen, zu sehen sei jeweils die gesamte Linie, die in ihrem Verlauf noch andere Tempo-30-Strecken zu durchfahren habe. Dies führe dann, auch nachts, zu einer mehrminütigen Fahrzeitverlängerung. Dies betreffe die Umlaufzeiten der Busse, deren Fahrer am Ende ihrer Tour jeweils eine zehnminütige Pause ohne weitere Aufgaben erhalten müssten. Dies sei durch die Arbeitsschutzvorgaben so vorgesehen und wäre dann nicht mehr zu gewährleisten.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts und des Vorbringens der Beteiligten wird auf den Inhalt der Streitakte und den Inhalt des die Klägerin betreffenden Verwaltungsvorgangs des Beklagten Bezug genommen, die vorgelegen haben und Gegenstand der mündlichen Verhandlung und Entscheidungsfindung gewesen sind.

### **Entscheidungsgründe**

Die Klage ist als Verpflichtungsklage in der Gestalt der Bescheidungsklage zulässig und begründet, denn die angefochtenen Bescheide in der ergänzten Ermessensbetätigung des Beklagten durch die Klageerwiderung vom 19. November 2007 (§ 114 Satz 2 VwGO) sind rechtswidrig und verletzen die Klägerin in ihren Rechten insoweit, als der Beklagte – auch nach dem Ergebnis der ausführlichen Erörterungen in der mündlichen Verhandlung – jede Maßnahme für eine Verkehrsbeschränkung in der Kaiser-Friedrich-Straße auch zur Nachtzeit ablehnt (§ 113 Abs. 1 Satz 1, Abs. 5 Satz 1, Satz 2 VwGO), denn die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen für eine Ermessensentscheidung des Beklagten liegen nach dem Ergebnis der ermittelten Lärmwerte vor und die getroffene Ermessensentscheidung erweist sich in mehrfacher Hinsicht als rechtsfehlerhaft.

Nach § 45 Abs. 9 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den

vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. §§ 45 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 3, Abs. 9 StVO setzen demnach voraus, dass eine konkrete, über das ortsüblich Hinzunehmende und Zumutbare (gebietsbezogene Schutzwürdigkeit), Verkehrslärm- oder Abgasbeeinträchtigung vorliegt und die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor diesem Lärm oder diesen Abgasen geeignet und erforderlich sind.

Diese Voraussetzungen liegen hier hinsichtlich der Nachtzeit von 22 bis 6 Uhr vor. Ein Einschreiten zum Schutz vor Verkehrslärm setzt nach § 45 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 3 StVO nicht voraus, dass ein bestimmter Lärmpegel erreicht bzw. überschritten wird. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Lärmbeeinträchtigung unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit als zumutbar anzusehen ist.

Für die Gerichte sind bei der Prüfung der unzumutbaren Lärmbeeinträchtigung weder die Vorläufigen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 6. November 1981 (VkB1. 1981, 428) noch die Immissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 verbindlich. Allerdings sind sie nach der Rechtsprechung der Kammer und der Obergerichte bei der Beurteilung der Zumutbarkeit der Lärmbelastung im Rahmen des § 45 Abs. 1 StVO als Orientierungshilfe für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze, deren Überschreitung die Behörde zur Ermessensausübung verpflichtet, heranzuziehen (vgl. BVerwG, NVwZ 2001, 1154 f; OVG Münster, NWVBI.2006, 145; BayVGH, Urteil vom 18. Februar 2002, VRS 103, 34 und Urteil vom 11. Mai 1999, zitiert nach Juris und nachfolgend BVerwG, NZV 2000, 386; Urteil der Kammer vom 19. Juni 1995, NVwZ-RR 1996, 257 = Silbersteinstraße).

Hier sind die Grenzwerte der 16. BImSchV, die in § 2 für - wie vorliegend - reine und allgemeine Wohngebiete einen Wert von 49 dB(A) nachts festlegen mit dem zuletzt errechneten Wert von 68 dB(A) mehr als deutlich überschritten.

Zwar folgt auch hieraus grundsätzlich nur ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung, denn die Straßenverkehrsbehörde hat bei ihrer Entscheidung die Gesamtsituation (etwa die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, Änderung von Verkehrsströmen mit einhergehenden Beeinträchtigungen von Anliegern anderer Straßen, etc.) zu betrachten, indes müssen bei nicht unerheblichen Grenzwertüberschreitung die entgegenstehenden Verkehrsbedürfnisse und die Interessen anderer Anlieger von einigem Gewicht sein, wenn mit Rücksicht auf diese eine verkehrslenkende Maßnahme unterbleiben soll (OVG Münster, a.a.O., S. 146).

Die Ermessenserwägungen des Beklagten in den angefochtenen Bescheiden vom 8. November 2004 und 26. Mai 2006 wiederholen lediglich die seit vielen Jahren von den zuständigen Behörden – früher der Polizeipräsident, jetzt die Verkehrslenkung Berlin – bekannten Argumentationslinien ohne auch nur im Ansatz die nach Auffassung der Kammer jetzt aus zahlreichen Gründen gebotene sorgfältige und umfassende Einzelfallprüfung und -begründung vorzunehmen und darzulegen.

Die 27. Kammer hat in ihrem Urteil vom 8. Oktober 1998 (VG 27 A 313.94) zu einem ähnlichen Bescheid betreffend die Ablehnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in der Schildhornstraße – in der jetzt ganztägig Tempo 30 gilt – ausgeführt, dem formularartigen Ausgangsbescheid, der lediglich die individuelle Einfügung Schildhornstraße enthalte, stehe der Ermessenfehler aufgrund fehlender Einzelfallprüfung „förmlich auf der Stirn geschrieben“ (vgl. S. 18 der Urteilsgründe). Dieses nunmehr 9 Jahre zurückliegende Urteil hat der Behörde – wie das vorliegende Verfahren zeigt – bisher keinen Anlass gegeben, ihre Entscheidungen deutlicher als bisher auf die konkrete Situation der zu beurteilenden Straßenverbindung zu beziehen.

Hinsichtlich der Entscheidung darüber, ob – wie von der Klägerin ausdrücklich begehrt – eine Verkehrsbeschränkung in der Nachtzeit erfolgen kann, hätte für eine solche Prüfung und einzelfallbezogene Begründung umso mehr Anlass bestanden, als der Beklagte seit 2003 – Einführung Tempo 30 in der Nacht in der Stromstraße – dazu übergegangen ist, in einer ständig steigenden Zahl von Hauptstraßen eine solche nächtliche Verkehrsbeschränkung wegen kraftfahrzeugbedingten Lärms einzuführen.

Die Vertreter des Beklagten haben in der mündlichen Verhandlung eine Liste über die Einführung solcher Beschränkungen in drei Stufen vorgelegt, wonach nach der ersten Stufe solche Regelungen bereits in 19 Straßen eingeführt worden sind; in der zweiten Einführungsstufe Maßnahmen in 22 Straßenabschnitten geprüft werden sollen und in einer dritten Einführungsstufe eine solche Prüfung bei 32 weiteren Straßen bzw. Straßenabschnitten geprüft wird bzw. geprüft werden soll. Darüber hinaus gibt es nach den Erkenntnissen des Gerichts bereits außer in den aufgeführten 19 Straßenabschnitten solche nächtlichen Beschränkungen bei weiteren Straßen. Hierbei handelt es sich nach den Angaben der Prozessvertreter des Be-

klagten in der mündlichen Verhandlung um „zusätzliche Einzelanordnungen“ über deren genaue Zahl dem Beklagten allerdings – wie seine Prozessvertreter in der mündlichen Verhandlung für das Gericht überraschender Weise einräumen mussten – keine vollständige Übersicht vorliegt. Der Beklagte sollte sich eine solche Übersicht jedoch umgehend verschaffen, denn die inzwischen in diesem und in anderen Verfahren gewonnenen Erkenntnisse auf Seiten des Gerichts lassen eine Entwicklung erkennen, die sowohl für die Neubescheidung der Klägerin wie auch für zukünftige Verwaltungsstreitverfahren mit einem ähnlichen Streitgegenstand von erheblicher Bedeutung sein dürften. Es zeichnet sich nämlich nunmehr ab, dass auch durch straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen des Beklagten in immer mehr Hauptstraßen – sei es in reinen Wohngebieten oder auch Mischgebieten - nächtliche Verkehrsbeschränkungen eingeführt werden, um die Belastung der Anwohner durch kraftfahrzeugbedingten Nachtlärm jedenfalls während der Nachtstunden deutlich zu reduzieren, zumal es inzwischen als gesicherte Erkenntnis gelten muss, dass bereits eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h zu einer Reduzierung von etwa 3 dB(A) führt, die als Halbierung des Lärmpegels von den Anwohnern wahrgenommen wird.

In dem Maße, in dem immer häufiger eine wie von der Klägerin begehrte Beschränkung für die Nachtzeit angeordnet wird, bedarf es einer mit besonderer Sorgfalt durchgeführten Prüfung und Begründung einer Entscheidung, die eine solche Maßnahme ablehnt. Dies gilt insbesondere dann, wenn – wie nach Auffassung des Gerichts – ernsthafte Zweifel an der Praxis des Beklagten über eine unterschiedliche Behandlung entstehen, weil vieles für die Vergleichbarkeit einzelner Straßenzüge miteinander spricht.

Auch die einzelnen Argumente des Beklagten bei seiner Ermessensbetätigung halten einer gerichtlichen Überprüfung nicht Stand, weil sie auf allgemeinen Annahmen beruhen, deren Grundlage nicht nachgewiesen ist bzw. bei dem inzwischen das Gegenteil sogar nachgewiesen ist.

Soweit der Beklagte die Ablehnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen zur Nachtzeit darauf stützt, dass eine solche Maßnahme lediglich zu einer Verdrängung des Kraftfahrzeugverkehrs auf andere gleichermaßen schutzbedürftige Straßen führen würde, ist nicht dargetan, woher der Beklagte diese Erkenntnis nimmt. Soweit seine Vertreter in der mündlichen Verhandlung vorgetragen haben, es lägen entsprechende Gutachten vor, sind diese weder in diesem Verfahren eingeführt und

dem Gericht zur Kenntnis gegeben worden, was aber Voraussetzung für eine nachprüfbare Sachverhaltsaufklärung, die die getroffene Ermessensentscheidung zu tragen vermag, sein dürfte. Einen allgemeinen Erfahrungssatz dieses Inhalts gibt es nach Auffassung des Gerichts jedenfalls nicht. Die Klägerin weist zu Recht darauf hin, dass es inzwischen mehrere Straßenzüge in Nord-Süd-Richtung gibt, die eine solche Beschränkung aufweisen, ohne dass hierbei offensichtlich die Aufnahmefähigkeit dieser Straßen hierdurch gelitten hat. Echte Kriterien für eine Differenzierung zwischen diesen Straßen und der Kaiser-Friedrich-Straße 83 hat der Beklagte bis zum Schluss der mündlichen Verhandlung nicht vorgelegt. Was die Verdrängung des Verkehrs in die Seitenstraßen angeht, ist darauf hinzuweisen, dass nach den Erkenntnissen des Beklagten hinsichtlich der Einführung von Tempo 30 in der Schildhornstraße in Berlin-Steglitz, diese Maßnahme dort zu keiner Verlagerung des motorisierten Verkehrs in die Nebenstraßen geführt und die Bündelung des Verkehrs auf der Hauptstraße nicht gefährdet hat (vgl. die Antwort der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vom 9. Mai 2007 auf eine kleine Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen abgedruckt in Drucksache 16/10624 betreffend Frage 4).

Das Argument der Verdrängung setzt im Übrigen voraus, dass einem Kraftfahrer auch nachts die mehrfachen Alternativen denkbarer Straßenverbindungen bekannt sind. Hieran dürften im Hinblick auf eine ständig zunehmende Verbreitung von Navigationssystemen doch erhebliche Zweifel bestehen. Diese Systeme führen den Kraftfahrer nämlich jeweils auf den kürzesten Weg im Stadtgebiet zu dem vorgegebenen Ziel.

Die Attraktivität einer Umgehung von Straßenzügen mit einer Verkehrsbeschränkung dürfte im Übrigen in dem Maße abnehmen, wie auch auf den Parallelstrecken ähnliche Beschränkungen vorhanden sind und durch Schaltung vorhandener Ampelsysteme in Gestalt einer Grünen Welle auch ein Verkehrsfluss mit einer geringeren Geschwindigkeit sichergestellt ist, wie dies inzwischen in der Schildhornstraße in Berlin-Steglitz geschehen ist.

Auch der Hinweis auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der vom Beklagten vorgenommenen Allgemeinheit erscheint dem Gericht nicht frei von Ermessensfehlern, denn hierfür hätte es einer einzelfallbezogenen Stellungnahme der BVG bedurft, inwieweit aus ihrer Sicht auch nur auf einem Teilstück der Kaiser-Friedrich-Straße 83 ein ordnungsgemäßer Busverkehr nicht durchzuführen ist. Nach den Erkenntnissen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vom 9. Mai

2007 beträgt die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit einer Nachtlinie 23,99 km/h und liegt damit ohnehin deutlich unter der von der Klägerin begehrten Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Es ist darüber hinaus gerichtsbe-  
kannt, dass in den Nachtzeiten die Linienbusse häufig mehrere Haltestellen, an denen keine Fahrgäste zusteigen bzw. aussteigen wollen, ohne Halt passieren und dann mit einer deutlich unter 50 km/h liegenden Geschwindigkeit fahren, um den vorgegebenen Fahrplan einzuhalten und nicht vorzeitig an den Haltestellen zu erscheinen. Im Übrigen erscheint es der Kammer möglich und zumutbar, in Absprache mit der BVG Regelungen zu treffen, so dass die Fahrpläne sich an den Lärm-schutzbedürfnissen der Anwohner orientieren können und müssen und nicht umge-  
kehrt. Das Gericht ist davon überzeugt, dass ein potentieller Nutzer einer Buslinie in der Nachtzeit seine Entscheidung, den Bus zu nutzen, nicht davon abhängig macht, ob der Bus in einem Straßenabschnitt mit einer Geschwindigkeit von 30 o-  
der 50 km/h fährt. Gegenteilige Erkenntnisse liegen auch offensichtlich dem Be-  
klagten nicht vor. Dies gilt umso mehr, wenn – wie bereits oben dargestellt – auf immer längeren Straßenabschnitten nachts eine solche Beschränkung eingeführt worden ist bzw. werden wird.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO; die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf § 167 Abs. 1 und 2 VwGO i.V.m. §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.

Die Berufung ist nicht gemäß § 124 a Abs. 1 Satz 1 VwGO zuzulassen, da keine der dafür im Gesetz genannten Voraussetzungen vorliegt (§ 124 a VwGO i.V.m. § 124 Abs. 2 Nr. 3 und 4), insbesondere die Rechtssache keine grundsätzlich Be-  
deutung hat.

### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen dieses Urteil steht den Beteiligten die Berufung zu, wenn sie von dem Ober-  
verwaltungsgericht zugelassen wird.

Die Zulassung der Berufung ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Urteils zu beantragen. Der Antrag ist bei dem Verwaltungsgericht Berlin, Kirchstraße 7, 10557 Berlin zu stellen. Er muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

Innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung des Urteils sind die Gründe darzulegen, aus denen die Berufung zuzulassen ist. Die Begründung ist, soweit sie nicht bereits mit dem Antrag vorgelegt worden ist, bei dem Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Hardenbergstraße 31, 10623 Berlin, einzureichen.

Für das Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht besteht Vertretungszwang; dies gilt auch für den Antrag auf Zulassung der Berufung. Danach muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Kunath

Wangenheim

Reclam

br

Ausgefertigt



Justizangestellte  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle