



## **Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen**

**OVG: 1 B 241/15**

(VG: 5 V 1236/15)

### **Beschluss**

**In der Verwaltungsrechtssache**

Antragsteller und Beschwerdeführer,

Prozessbevollmächtigter:

**g e g e n**

die Stadt Bremerhaven, vertreten durch den Magistrat, Hinrich-Schmalfeldt-Straße/Stadthaus 1, 27576 Bremerhaven,

Antragsgegnerin und Beschwerdegegnerin,

Prozessbevollmächtigter:

hat das Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen - 1. Senat - durch die Richter Prof. Alexy, Traub und Dr. Harich am 11. Februar 2016 beschlossen:

**Der Beschluss des Verwaltungsgerichts der Freien Hansestadt Bremen – 5. Kammer – vom 22.10.2015 wird aufgehoben.**

**Die aufschiebende Wirkung der von dem Antragsteller am 16.07.2015 erhobenen Anfechtungsklage 5 K 1235/15 gegen die Anordnung der Straßenverkehrsbehörde der Antragsgegnerin vom 16.06.2014 (ergänzt am 01.08.2014) über die Aufstellung der Zeichen 274-30, teilweise mit Zusatzzeichen 1012-36, in der Deichstraße zwischen Freigebiet und Fährstraße wird angeordnet.**

**Die Antragsgegnerin wird verpflichtet, die in Vollzug der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 16.06.2014**

**(ergänzt am 01.08.2014) angebrachten Verkehrszeichen in der Deichstraße zwischen Freigebiet und Fährstraße für die Dauer des Klageverfahrens 5 K 1235/15 zu entfernen oder abzudecken.**

**Die Kosten des Verfahrens hat die Antragsgegnerin zu tragen.**

**Der Streitwert wird für beide Instanzen auf je 2.500,00 Euro festgesetzt.**

## Gründe

### L

Der Antragsteller wendet sich im vorläufigen Rechtsschutzverfahren gegen die in Umsetzung eines Lärmaktionsplans erfolgte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Deichstraße in Bremerhaven. Bei der Deichstraße handelt es sich im Bereich zwischen Fährstraße und Freigebiet um eine im Flächennutzungsplan der Stadtgemeinde Bremerhaven ausgewiesene Hauptverkehrsstraße. Bereits in der Vergangenheit befand sich in einem Teilbereich dieses Straßenabschnitts entlang der Goetheschule eine hierauf bezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h.

Der Bau- und Umweltausschuss der Stadtverordnetenversammlung beschloss in seiner Sitzung am 20.02.2014 die Umsetzung der sich aus dem Lärmaktionsplan der Seestadt Bremerhaven (2. Stufe zur Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG) ergebenden Maßnahmen. In dem vom Magistrat der Antragsgegnerin entwickelten Lärmaktionsplan wird neben vielen weiteren Maßnahmen unter anderem empfohlen, auch für die Deichstraße (Freigebiet bis Fährstraße) Tempo 30 anzuordnen. Die Empfehlung in dem Lärmaktionsplan erfolgte auf der Grundlage einer von einem externen Gutachter (Lärmkontor GmbH, Hamburg) vorgenommenen so genannten strategischen Lärmkartierung, die die „verlärmten Bereiche“ kartographisch darstellt, indem die errechneten Beurteilungspegel  $>55$  dB(A) bzw. – in der Nacht –  $>50$  dB(A) durch so genannte Isophonen-Bänder nach § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung) farbig dargestellt werden. Die insoweit maßgebliche Berechnung der Beurteilungspegel erfolgte nach dem vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm (im Hinblick auf den Verkehrslärm nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen“ vom 22.05.2006, im Folgenden „VBUS“).

Die strategische Lärmkarten „Straßenverkehr / Hauptverkehrsstraßen“ (Anlage 3a und 3b zum Bericht der Lärmkontor GmbH über die Lärmkartierung der Stadt Bremerhaven – Lärmkartierung der 2. Stufe nach EG-Umgebungslärmrichtlinie, Stand 11.12.2012; zusammen mit dem Bericht veröffentlicht auf der Internetseite der Antragsgegnerin) weisen als Beurteilungspegel in der Deichstraße für den Beurteilungszeitraum  $L_{DEN}$  2011 (Mittelungszeitraum über 24 Stunden mit unterschiedlicher Gewichtung der Zeiträume „Day“, „Evening“ und „Night“) in dem Abschnitt der Deichstraße zwischen Fährstraße und Freigebiet größtenteils 70 bis 75 dB(A) und für den Beurteilungszeitraum  $L_{Night}$  2011 teilweise 60 bis 65 dB(A) und teilweise, insbesondere in Richtung B212 (Grimsbystraße), 65 bis 70 dB(A) aus.

Im Lärmaktionsplan des Magistrats wird zur Aussagekraft der strategischen Lärmkartierung ausgeführt, dass sich durch die unterschiedlichen Indizes und Berechnungsmethoden nach der VBUS im Vergleich etwa zu den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen

vom 14.04.1990 (im Folgenden „RLS-90“) zum Teil deutliche Differenzen ergäben. Daher ließen sich die Ergebnisse aus der Lärmkartierung nur bedingt für andere Zwecke, beispielsweise in der Bauleitplanung, nutzen (Lärmaktionsplan S. 14). Dies wird in dem Bericht der Lärmkontor GmbH unter Herausstellung des begrenzten Auftragsgegenstandes näher ausgeführt. Dort heißt es zusammenfassend, dass die strategische Lärmkartierung zwar Hinweise für andere Planungen geben könne, für die verbindliche Beurteilung einer Planungssituation die strategische Lärmkarte aber nicht herangezogen werden solle. Dies sei auch nicht erforderlich, weil mit der strategischen Lärmkartierung ein 3-dimensionales Rechenmodell samt Angaben zu den enthaltenen Lärmquellen zur Verfügung stehe, das mit der für den jeweiligen Anwendungsbereich erforderlichen Berechnungsvorschrift (ggf. ergänzt um die geplanten Baukörper oder Verkehrswege) und aktueller Modellanpassungen und -verfeinerungen angewendet werden könne (Bericht der Lärmkontor GmbH über die Lärmkartierung der Stadt Bremerhaven – Lärmkartierung der 2. Stufe nach EG-Umgebungslärmrichtlinie, Stand 11.12.2012, S. 21 f.).

Gleichwohl ordnete der Magistrat der Antragsgegnerin (Bürger- und Ordnungsamt als Straßenverkehrsbehörde) am 16.06.2014, ergänzt am 01.08.2014, ohne weitere Ermittlungen im Hinblick auf die Lärmbelastung gemäß § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h unter anderem in der Deichstraße zwischen Freigebiet und Fährstraße an. In einem ergänzenden Vermerk legte der Leiter des Bürger- und Ordnungsamtes die maßgeblichen Ermessenserwägungen für die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung dar. Danach erfolge die Anordnung zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm. Durch diese Maßnahme ließe sich eine Lärminderung von ca. 3 dB erreichen. Betroffen von der Geschwindigkeitsbeschränkung seien nur Straßen, die hauptsächlich innerstädtischen Verkehr aufnahmen. Mit einer Verkehrsverlagerung sei nicht zu rechnen. Im Rahmen der Abwägung überwögen die Interessen der Wohnbevölkerung an einer Lärminderung gegenüber den Interessen des fließenden Verkehrs an der Beibehaltung der bisherigen Geschwindigkeitsregelung. Die Fahrtzeit für das Durchfahren der Straßen erhöhe sich allein im Sekundenbereich.

Ausweislich eines handschriftlichen Vermerks auf der Anordnung des Magistrats erfolgte am 12.02.2015 die Aufstellung der Verkehrszeichen Tempo 30 (Zeichen 274-30), in den Einmündungsbereichen in die Deichstraße jeweils versehen mit dem Zusatzzeichen „Lärmschutz“ (Zusatzzeichen 1012-36).

Der Antragsteller legte mit Schreiben vom 19.03.2015 Widerspruch gegen die Anordnung von Tempo 30 in der Deichstraße ein.

Mit Schreiben vom 19.05.2015 wandte sich das Bürger- und Ordnungsamt (Straßenverkehrsbehörde) der Antragsgegnerin an den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen und bat um die fachaufsichtliche Zustimmung zu der Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung gemäß Ziffer V der Verwaltungsvorschriften zu § 45 Abs. 1 bis 1e StVO, die bislang nicht eingeholt worden war.

Mit Schreiben vom 14.06.2015 legte der Antragsteller Widerspruch gegen alle am 16.06.2014 und am 01.08.2014 angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzungen ein.

Mit Schreiben vom 02.07.2015 gab der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr vor einer Erteilung über die Zustimmung zu den Geschwindigkeitsbeschränkungen den Widerspruchsvorgang an die Antragsgegnerin mit der Bitte um Überprüfung zurück. Der nach dem BImSchG aufgestellte Lärmaktionsplan stelle keine Rechtsgrundlage zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen dar. Diese seien nur zulässig aufgrund der spezialgesetzlichen Eingriffsgrundlage nach § 45 StVO i. V. m. den Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007. Dies erfordere eine Berechnung der Lärmbelastung anhand der

RLS-90. Die der Lärmkartierung zugrundeliegende Berechnungsmethode nach der VBUS sei hiervon zu unterscheiden. Die Berechnungsmethoden ließen sich nicht vergleichen.

Mit Erlass vom 09.07.2015 ließ der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr die Zustimmungspflicht der obersten Landesbehörde zur Anbringung und Entfernung von Verkehrsschildern „mit sofortiger Wirkung“ entfallen.

Der Antragsteller hat am 16.07.2015 Untätigkeitsklage erhoben und den vorliegenden Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes gestellt. Die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung sei offensichtlich rechtswidrig. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV seien nicht beachtet worden. Es hätten Berechnungen nach den RLS-90 erfolgen müssen. Seit der Anordnung von Tempo 30 komme es am Verkehrsknoten Freigebiet zu gefährlichen Rückstaus. Zudem weiche der Verkehr auf Nebenstraßen aus. Es habe vor der Anordnung kein ausreichendes öffentliches Beteiligungsverfahren stattgefunden. Im Übrigen bezweifelt der Antragsteller, dass es sich bei dem Bürger- und Ordnungsamt des Magistrats um die untere Straßenverkehrsbehörde handelt. Auch sei der Lärmaktionsplan nicht ordnungsgemäß bekanntgemacht. Daneben hätte über den Lärmaktionsplan die Stadtverordnetenversammlung entscheiden müssen. Ein Beschluss des Bau- und Umweltausschusses sei nicht ausreichend.

Die Antragsgegnerin ist dem Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes entgegengetreten. Sie hält die Auffassung des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr, wonach allein die im Rahmen der Lärmkartierung errechneten Immissionswerte für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen nicht ausreichen, für unzutreffend. Im gerichtlichen Verfahren vertritt sie die Ansicht, dass die Straßenverkehrsbehörde dann keinen eigenen Entschließungs- und Handlungsspielraum mehr habe, wenn es um die Anordnung solcher Maßnahmen gehe, die in einem Lärmaktionsplan festgelegt seien. Im Rahmen der Umsetzung einer Lärmaktionsplanung seien auch die Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht anwendbar.

Mit Beschluss vom 22.10.2015 hat das Verwaltungsgericht Bremen – 5. Kammer – den Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes abgelehnt. Der Antrag, der sich gegen die Verkehrszeichen als sofort vollziehbare belastende Verwaltungsakte richte, sei statthaft, aber nicht begründet. Die Verkehrsanordnungen seien formell und materiell rechtmäßig. In materiell-rechtlicher Hinsicht lägen die Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 Satz 2 StVO vor. Ermessensfehler seien nicht ersichtlich. Aus den von der Antragsgegnerin erstellten Lärmkartierungen ergebe sich eine unzumutbare Lärmbeeinträchtigung, die ein straßenverkehrsrechtliches Einschreiten rechtfertige. Unerheblich sei insoweit, dass die Antragsgegnerin die Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht beachtet habe. Insoweit handele es sich nur um eine verwaltungsinterne Orientierungshilfe zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen.

Hiergegen wendet sich der Antragsteller mit seiner Beschwerde.

## II.

Die Beschwerde hat Erfolg. Die aufschiebende Wirkung der vom Antragsteller gegen die Verkehrszeichenregelung erhobenen Anfechtungsklage ist anzuordnen. Das Interesse des Antragstellers an der Aussetzung der Vollziehung der Verwaltungsakte überwiegt gegenüber dem öffentlichen Vollzugsinteresse, weil die Anfechtungsklage auf der Grundlage des bisherigen Sach- und Streitstandes aller Voraussicht nach erfolgreich sein wird. Die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung war auf der Grundlage des bislang vorliegenden Sachverhalts rechtswidrig.

Die angegriffene Verkehrsanordnung beruht auf § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 i. V. m. Abs. 9 Satz 2 StVO. Danach kann die Straßenverkehrsbehörde die Benutzung bestimmter Straßen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm beschränken oder verbieten und den

Verkehr umleiten, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.06.1986 – 7 C 76.84, BVerwGE 74, 234 ff.; Urteil vom 22.12.1993 – 11 C 45.92, NJW 1994, 2037 ff.; Urteil vom 13.03.2008 – 3 C 18.07, BVerwGE 130, 383 ff.), der der Senat folgt (Beschluss vom 21.06.2010 – 1 B 68.10, VRS 119, 172 ff. = ZUR 2010, 433 f.), ermöglicht die Vorschrift Schutz vor Verkehrslärm nicht erst dann, wenn dieser einen bestimmten Schallpegel überschreitet. Es genügt vielmehr, dass 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. Erforderlich ist also eine Einzelfallbetrachtung, wobei die Wertung der hier nicht unmittelbar anwendbaren Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), wonach jedenfalls Beurteilungspegel von 70 dB(A) oder mehr am Tage und 60 dB(A) oder mehr in der Nacht eine unzumutbare Lärmbelastung darstellen (vgl. § 1 Abs. 2 16. BImSchV), auch für das Straßenverkehrsrecht zu beachten ist (vgl. OVG Bremen, a.a.O.).

Im vorliegenden Fall fehlt es an einer hinreichenden Tatsachengrundlage zur Bestimmung der Lärmbelastung. Die Antragsgegnerin ist ihren insoweit bestehenden Ermittlungspflichten bislang nicht nachgekommen. Zu Unrecht geht sie – im Übrigen entgegen ihrer Fachaufsichtsbehörde – davon aus, dass insoweit die sich aus der Lärmkartierung nach § 47c BImSchG i. V. m. der 34. BImSchV ergebenden Beurteilungspegel für die Beurteilung der Lärmbelastung im Rahmen straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen übernommen werden könnten und es einer weiteren tatsächlichen Grundlage für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen nicht bedürfe.

Bereits aus dem Bericht des externen Gutachters über die Lärmkartierung sowie aus dem vom Magistrat der Antragsgegnerin erstellten Lärmaktionsplan ergibt sich die eingeschränkte Aussagekraft der im Rahmen der Lärmaktionsplanung gewonnenen Berechnungsergebnisse für andere Planungen. Im Hinblick auf das in anderen Zusammenhängen weiterhin zu beachtende Regelwerk wird ausdrücklich auf Berechnungen nach den RLS-90 und damit auf die Berechnungsmethoden zur Bestimmung der Lärmbelastung im Rahmen straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen Bezug genommen. Warum die Antragsgegnerin gleichwohl meint, die Ergebnisse der Lärmkartierung seien auch für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen ausreichend, ist nicht ohne weiteres nachvollziehbar.

Dass die bisherigen Ermittlungen der Antragsgegnerin für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen nicht ausreichen, ergibt sich auch aus der mit Zustimmung des Bundesrates gemäß Art. 84 Abs. 2 GG erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 22.10.1998, die eine im Bundesgebiet einheitliche Ausführung der StVO sicherstellen soll. Dort heißt es zu § 41 StVO (Vorschriftzeichen) und Zeichen 274 (Zulässige Höchstgeschwindigkeit) unter X.:

„Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien - StV) angeordnet werden.“

In den Lärmschutz-Richtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23.11.2007, Vk.Bl. 2007, S. 767) heißt es unter Ziffer 2.2, maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes seien die RLS-90. Unter Ziffer 2.5 heißt es weiter:

„Die zur Vorbereitung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen notwendigen Lärmberechnungen sind vom Straßenbaulastträger durchzuführen (§ 5 b Abs. 5 Straßenver-

kehrsgesetz-StVG). Darstellungen der Lärmsituation in Lärmkarten (§ 47 c BImSchG mit Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) reichen nicht aus und sind auf Grund des unterschiedlichen Berechnungsverfahrens nach VBUS auch nicht geeignet, um das Überschreiten der Richtwerte nach Nummer 2.1 zu belegen.“

Soweit das Verwaltungsgericht meint, bei den Lärmschutz-Richtlinien-StV handele es sich auch nach der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts Bremen (Beschluss vom 21.06.2010, a.a.O.) nur um eine verwaltungsinterne Orientierungshilfe, die die Berechnungsergebnisse der Lärmkartierung nicht in Frage stelle, ist dies in dieser Form nicht zutreffend. Orientierungshilfe sind sie im Hinblick auf die Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen. Dies ergibt sich auch aus den Lärmschutz-Richtlinien-StV selbst, in denen es einleitend heißt, sie seien lediglich „Orientierungshilfe“ zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (vgl. insoweit auch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu den „Vorläufigen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ vom 06.11.1981 als Vorläuferregelung: BVerwG, Urteil vom 22.12.1993 – 11 C 45.92, NJW 1994, S. 2037, 2039). Die Frage, ob erst oder in jedem Fall bei einem Überschreiten der in Ziffer 2.1 Lärmschutz-Richtlinien-StV genannten Richtwerte straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen anzuordnen sind, ist durch die Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht abschließend geregelt. Anderes gilt im Hinblick auf die Ermittlung der Beurteilungspegel als Entscheidungsgrundlage für straßenverkehrsbeschränkende Maßnahmen. Hier besteht, soweit für den Senat im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes ersichtlich, im Rahmen des Vollzugs der StVO der fachlich begründete Konsens, dass die Ermittlung insoweit nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV i. V. m. den RLS-90 zu erfolgen hat.

Soweit die Antragsgegnerin auf dem Standpunkt steht, die unionsrechtlich veranlasste immissionsrechtliche Lärmaktionsplanung verdränge bzw. „relativiere“ den straßenverkehrsrechtlichen Regelungsrahmen, so dass es insbesondere keiner weiteren Ermittlungen der Lärmbelastung mehr bedürfe, fehlt es hierfür an Anhaltspunkten. Es mag misslich sein, dass das technische Regelwerk zur Ermittlung der Lärmbelastung zwischen dem Immissionsschutzrecht einer- und dem Straßenverkehrsrecht andererseits bislang nicht harmonisiert worden ist. Anscheinend ist es insoweit bislang zu keiner Einigung in den hierfür zuständigen Fachgremien der Umwelt- und Verkehrsminister des Bundes und der Länder gekommen. Dies führt aber nicht dazu, wie die Antragsgegnerin meint, dass sie sich auch bei der Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen auf die Ergebnisse der Lärmkartierung beschränken kann, obwohl diese, was fachlich unstrittig ist, hierfür nicht gedacht sind. Nach dem geltenden Recht bedarf es stattdessen gegebenenfalls einer Doppelprüfung, wenn ein Lärmaktionsplan verkehrsbeschränkende Maßnahmen vorsieht. Der Senat weist nur am Rande darauf hin, dass dies auch der Erlasslage in anderen Bundesländern entspricht (vgl. etwa Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Hinweis vom 31.03.2014: „Verkehrsbeschränkende Maßnahmen in Lärmaktionsplänen“; im Internet veröffentlicht). Anscheinend folgt auch der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr für das Bundesland Bremen dieser Ansicht, ohne dass er dem Widerspruch des Antragstellers bislang stattgegeben hat.

Abschließend ist auf Folgendes hinzuweisen: Die Ergebnisse der Lärmkartierung deuten darauf hin, dass die Anwohner der Deichstraße zwischen Fährstraße und Freigebiet erheblichem Lärm ausgesetzt sind. Vor diesem Hintergrund spricht einiges dafür, dass die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen zum Schutz der Betroffenen vor Lärm in der Tat ernsthaft in Betracht zu ziehen ist. Unter Umständen ist insoweit auch zwischen Tages- und Nachtstunden zu differenzieren. Eine solche Anordnung setzt aber sowohl nach dem gesetzlichen Tatbestand als auch im Rahmen der zu treffenden Ermessensentscheidung in jedem Fall eine Ermittlung der Lärmbelastung auf der Grundlage des einschlägigen Fachrechts voraus. Insoweit wird die Antragsgegnerin auch der Frage nachzugehen haben, inwieweit die von ihr in ihrer bisherigen Ermessensentscheidung zugrunde gelegte Annahme, wonach die Geschwindigkeitsbeschränkung zu einer

Lärminderung von 3 db(A) führe, die sich als „Faustformel“ auch in anderen Zusammenhängen findet, auf einer hinreichend verlässlichen Tatsachengrundlage beruht.

Sollte die Antragsgegnerin die bislang fehlenden Ermittlungen nachgeholt haben und zu dem Ergebnis kommen, dass die Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 i. V. m. Abs. 9 Satz 2 StVO für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vorliegen, steht es ihr frei, gemäß § 80 Abs. 7 Satz 2 VwGO beim Gericht der Hauptsache einen Antrag auf Aufhebung dieses Beschlusses wegen veränderter Umstände zu beantragen.

Zuletzt ist darauf hinzuweisen, dass der Senat davon Abstand genommen hat, die Anordnung der aufschiebenden Wirkung auf die Abschnitte der Deichstraße zu beschränken, in denen nicht bereits vor Erlass der hier angegriffenen Maßnahmen, etwa wegen der Goetheschule, Tempo 30 angeordnet war. In welchem Umfang insoweit wieder eine Geschwindigkeitsbeschränkung zum Schutze der Schulkinder anzuordnen ist, bleibt der insoweit sachnäheren Straßenverkehrsbehörde überlassen. Der Beschluss des Obergerichtes beschränkt sich auf die hier streitgegenständliche Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes und steht einer solchen Maßnahme nicht entgegen.

### III.

Die Verpflichtung der Antragsgegnerin zur vorläufigen Entfernung bzw. Abdeckung der Verkehrszeichen beruht auf § 80 Abs. 5 Satz 3 VwGO.

### IV.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. Die Festsetzung des Streitwertes beruht auf §§ 53 Abs. 2 Nr. 2, 52 Abs. 1 GKG. Danach ist in Verfahren vor den Gerichten der Verwaltungsgerichtsbarkeit der Streitwert nach der sich aus dem Antrag des Antragstellers für ihn ergebenden Bedeutung der Sache nach Ermessen zu bestimmen. Der Senat orientiert sich insoweit an dem Streitwertkatalog für die Verwaltungsgerichtsbarkeit, wonach für verkehrsregelnde Anordnungen im Hauptsacheverfahren der Aufwandsstreitwert von 5.000,00 Euro anzusetzen ist (Ziffer 46.15). Im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes erscheint die Hälfte hiervon angemessen (Ziffer 1.5). Dieser Streitwert ist nicht deshalb zu erhöhen, weil der Antragsteller sich gegen mehrere Verkehrszeichen entlang eines Streckenabschnitts wendet. Vor diesem Hintergrund hat der Senat von seiner Befugnis gemäß § 63 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 GKG Gebrauch gemacht, die Festsetzung des Streitwertes auch für das erstinstanzliche Verfahren von Amts wegen zu ändern.

gez. Prof. Alexy

gez. Traub

gez. Dr. Harich