

MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 18/0408
604 - Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften			Datum: 06.09.2018
Bearb.:	Bosse, Thomas	Tel.:-213	öffentlich
Az.:			

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr	06.09.2018	Anhörung

Beantwortung der Anfrage von Herrn Fuhr aus der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 06.07.2017 (Punkt 3.5)

Herr Fuhr bittet um die Beantwortung der Fragen zu den Tempo 30-Abschnitten gemäß Lärmaktionsplan:

1. Woher stammt die Erkenntnis, dass die Belastungszahlen für die weiteren sechs Abschnitte nicht ausreichen?
2. Nach dem Rechtsgutachten zur Lärmaktionsplanung von Dr. Berkemann vom Oktober 2007, von der Stadt in Auftrag gegeben, ist der Lärmaktionsplan rechtsverbindlich, d.h. die Maßnahmen sind umzusetzen. Wie stellt sich die Verwaltung dann die Umsetzung vor?

Die Verwaltung antwortet:

Zu 1:

Die Maßnahmen im Lärmaktionsplan (LAP) zur Geschwindigkeitsreduzierung weisen durch die Lärmkartierung auf Straßenabschnitte hin, in denen eine Lärmbelastung zur Gesundheitsbeeinträchtigung vorliegen könnte.

Eine Umsetzung dieser Maßnahme ist nach Straßenverkehrsrecht grundsätzlich geboten, wenn die Lärmbelastung 60 dB (A) nachts und 70 dB (A) tags überschreitet (vgl. Lärmschutzrichtlinien-StV). Diese Werte erzwingen dann eine Prüfpflicht der Straßenverkehrsbehörde, ob es geeignete Maßnahmen gibt z. B. durch Geschwindigkeitsreduzierung, die Lärmbelastung zu senken. Diese Maßnahmen z. B. Temporeduzierung müssen mindestens eine Senkung um 3 dB (A) erreichen. Eine Senkung um z. B. nur 1 dB (A) reicht für eine Anordnung der Temporeduzierung nicht aus (vgl. VGH Kassel, VerkMitt 2000 Nr. 7, NVZ 1999, 397, VD 1999,265).

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 11)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeisterin

Zu 2:

Das Rechtsgutachten von Prof. Dr. Dr. Berkemann stammt aus dem Jahr 2011. Seitdem haben sich Verwaltungsgerichtsbarkeiten verschiedener Bundesländer mit dem § 47d Abs. 6 Bundesimmissionsschutzgesetz in Verbindung mit dem § 45 Straßenverkehrsordnung auseinander gesetzt (vgl. z. B. OVG Bremen 1 B 68/10, OVG Niedersachsen 12 LA 68/13, OVG Bremen: 1 B 241/15).

Laut dem Beschluss des Oberverwaltungsgericht Bremen vom 11. Februar 2016 fehle es an Anhaltspunkten, dass die unionsrechtlich veranlasste immissionsrechtliche Lärmaktionsplanung den straßenverkehrsrechtlichen Regelungsrahmen verdränge bzw. „relativiere“, so dass es insbesondere keiner weiteren Ermittlung der Lärmbelastung mehr bedürfe (vgl. OVG Bremen: 1 B 241/15). Es möge misslich sein, dass das technische Regelwerk zur Ermittlung der Lärmbelastung zwischen dem Immissionsschutzrecht einer- und dem Straßenverkehrsrecht andererseits bislang nicht harmonisiert worden sei. Anscheinend sei es insoweit bislang zu keiner Einigung in den hierfür zuständigen Fachgremien der Umwelt- und Verkehrsminister des Bundes und der Länder gekommen.

Die Bund / Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz hat einen Umlauf-Beschluss im März 2017 erarbeitet, der Hinweise zur Lärmaktionsplanung für Kommunen enthält. Dort ist folgender Satz hinterlegt: *„Für die Anordnung von Tempolimits sehen die einschlägigen Rechtsgrundlagen in § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) bestimmte Anforderungen an die Lärmsituation, weitere verkehrsbezogene Anforderungen sowie Ermessen der Fachbehörde vor. Wer im Verhältnis von Planträger (hier: Amt Nachhaltiges Norderstedt) und Straßenverkehrsbehörde (Verkehrsaufsicht Norderstedt) über das Vorliegen der Anforderungen entscheiden sowie das Ermessen betätigen darf, ist rechtlich noch nicht abschließend geklärt.“*

Die Ergebnisse aus der Lärmkartierung reichen nicht aus, straßenverkehrsrechtliche Anordnungen durch die Straßenverkehrsbehörde auszulösen. Nach dem geltenden Recht bedarf es stattdessen gegebenenfalls einer Doppelprüfung, wenn ein LAP verkehrsbeschränkende Maßnahmen vorsieht (vgl. OVG Bremen: 1 B 241/15).

Somit wurde gerichtlich festgestellt, dass *„die Ergebnisse aus der Lärmkartierung nicht ausreichen, um straßenverkehrsrechtliche Anordnungen durch die Straßenverkehrsbehörde auszulösen. Nach geltendem Recht bedarf es stattdessen gegebenenfalls einer Doppelprüfung, wenn ein Lärmaktionsplan verkehrsbeschränkende Maßnahmen vorsieht.“* (vgl. OVG Bremen: 1 B 241/15)

Das MELUR (Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume) und MWAVT (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr) haben konsensual zu Protokoll gegeben, dass die Straßenverkehrsbehörden nicht unmittelbar an die straßenverkehrsrecht-

lichen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes gebunden sind. In einem LAP können nur verkehrsrechtliche Maßnahmen beschlossen werden, die die Verkehrsbehörde rechtmäßig anordnen kann. (vgl. Protokoll der Dienstbesprechung von Straßenverkehrsbehörden, Polizei, Straßenbaubehörden vom 17.3.2017 in Flintbek). Bei den angeordneten Geschwindigkeitsreduzierungen lagen die rechtmäßigen Anforderungen vor.

Im Übrigen wurden aufgrund der damaligen Dringlichkeit, den LAP 2008-2013 fristgerecht in den zuständigen politischen Gremien zu beschließen, folgende Einschränkungen mit dem Beschluss verknüpft: Alle aufgeführten Maßnahmen im LAP (Anhang 8) unterliegen einer gesonderten Prüfung und ggf. Beschlussfassung.