



## Stellungnahme zum Antrag Nr. AT/0094/2021

Vorlage: <b>ST/0108/2021</b>		Datum: 03.11.2021	
<b>Dezernat 4</b>			
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.: 66.10.30_H-8000	
<b>Betreff:</b>			
<b>Stellungnahme zum gemeinsamen Antrag AT/0094/2021 der Ratsfraktionen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Die LINKE: Geschwindigkeitsreduzierung auf der B 42</b>			
Gremienweg:			
16.11.2021	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP		öffentlich
			ohne BE abgesetzt geändert

### Stellungnahme:

Nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 sowie § 45 Abs. 1b Nr. 5 der Straßenverkehrsordnung (StVO) treffen die Straßenverkehrsbehörden die notwendigen Anordnungen und Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen. Hierfür bedarf die Straßenverkehrsbehörde der Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle. Denn Straßenverkehrsrecht ist Bundesrecht. Es ist den Kommunen, hier den unteren Straßenverkehrsbehörden, als staatliche Auftragsangelegenheit übertragen.

Das Bundesministerium für Verkehr hat im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23. November 2007)“ bekannt gegeben. Ziel der Richtlinien ist es, den Straßenverkehrsbehörden eine Orientierungshilfe zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Regelungen durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen) zum Schutz der Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm an die Hand zu geben. Sie gelten nur für bestehende Straßen und lehnen sich an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (Lärm- sanierung) an.

Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen nach § 45 Abs. 1b Nr. 5 i. V. m. § 45 Abs. 9 StVO i. V. m. Lärmschutz-Richtlinien-StV sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.

Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel möglichst unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden. Eine Pegeländerung von 3 dB(A) entspricht der Verdopplung bzw. Halbierung des Verkehrsaufkommens (vgl. auch Lärmaktionsplan Stufe 2, Stadt Koblenz, S. 22).

Bei der Würdigung, ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen, ist nicht nur auf die Höhe des Lärmpegels, sondern auf alle Umstände des Einzelfalls abzustellen. Maßgeblich sind neben der gebietsbezogenen Schutzwürdigkeit und der Schutzbedürftigkeit der Wohn-/Bevölkerung die Besonderheiten des Einzelfalls. Vor Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten und insbesondere das Erfordernis nach § 45 Abs. 9 StVO festzustellen. Die Vor- und Nachteile von Einzelmaßnahmen sind gegeneinander abzuwägen. In diese Abwägung sind auch die unterschiedlichen Funktionen der Straßen (z. B. Autobahnen und Bundesstraßen als integrale Bestandteile des Bundesfernstraßennetzes), das quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen, die Leichtigkeit der Realisierung von Maßnahmen, eventuelle Einflüsse auf die Verkehrssicherheit, der Energieverbrauch von Fahrzeugen und die Versorgung der Bevölkerung sowie die Auswirkungen von Einzelmaßnahmen auf die allgemeine Freizügigkeit des Verkehrs einzubeziehen. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen als Mittel der Lärmbekämpfung müssen dort ausscheiden, wo sie die Verhältnisse nur um den Preis neuer Unzulänglichkeiten an anderer Stelle verbessern könnten, die im Ergebnis zu einer verschlechterten Gesamtbilanz führen, etwa weil sie die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs in nicht hinnehmbarer Weise beeinträchtigen oder

im Hinblick auf eintretende Änderungen von Verkehrsströmen noch gravierendere Lärmbeeinträchtigungen von Anliegern anderer Straßen zur Folge haben.

Es ist stets diejenige Maßnahme vorzuziehen, die den geringsten Eingriff in den Straßenverkehr darstellt. Im Einzelfall ist auch eine Kombination von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen mit anderen Maßnahmen möglich.

Als straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Reduzierung von Verkehrslärm kommen in Betracht:

- Verkehrslenkung
- Lichtzeichenregelung
- Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Verkehrsverbote.

Ermächtigungsgrundlagen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohn- /Bevölkerung vor Lärm sind für Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen sind:

- § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO),
- § 45 Abs. 1 a StVO,
- § 45 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 5 StVO;

für andere Verkehrszeichenregelungen:

- § 45 Abs. 3 StVO.

Diese Maßnahmen dürfen nicht zu einer Beschränkung der Widmung durch Untersagung bestimmter Verkehrsarten oder Benutzungszwecken führen (sog. Vorbehalt des Straßenrechts).

Auch wenn die Zumutbarkeit einer Lärmbelastung im Rahmen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO durch keinen bestimmten Schallpegel bestimmt wird und keine auf Rechtsetzung beruhenden Grenzwerte für eine Lärmbelästigung vorliegen, die unmittelbar Anwendung finden, so können jedoch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) als Orientierungspunkte herangezogen werden.

Werden die Grenzwerte der 16. BImSchV bereits nicht überschritten, besteht regelmäßig schon kein Anspruch auf eine Ermessensentscheidung, weil dann davon auszugehen ist, dass die Tatbestandsvoraussetzung des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nicht erfüllt ist. Werden dagegen die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten, besteht regelmäßig ein Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung. Werden darüber hinaus die Grenzwerte in Nr. 2 der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm – Lärmschutz-Richtlinien-StV – vom 23. November 2007 überschritten, kann es zu einer Verdichtung des der Behörde eingeräumten Ermessens dahin kommen, dass ein Einschreiten geboten ist. Zwar steht es selbst noch bei Überschreiten der Lärmpegel der Lärmschutz-Richtlinien-StV im Ermessen der Straßenverkehrsbehörde, ob sie Schutzmaßnahmen ergreift. Je erheblicher die Lärmbeeinträchtigungen sind, umso gewichtiger und unabweisbarer müssen jedoch im Falle der Ablehnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen die entgegenstehenden Verkehrsbedürfnisse sein.

	16. BImSchV		Lärmschutz-Richtlinien-StV	
	Tag (06.00 - 22.00 Uhr)	Nacht (22.00 - 06.00 Uhr)	Tag (06.00 - 22.00 Uhr)	Nacht (22.00 - 06.00 Uhr)
an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)	70 dB(A)	60 dB(A)
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)	70 dB(A)	60 dB(A)

In Kern-, Dorf- und Mischgebieten und Urbanen Gebieten	64 dB(A)	49 dB(A)	72 dB(A)	62 dB(A)
In Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)	75 dB(A)	65 dB(A)

Zur Ermessensprüfung bedarf es zunächst einer Grundlagenermittlung. Anhand bestehender Verkehrsmengen und Fahrgeschwindigkeiten sind Lärmberechnungen durchzuführen.

Die Berechnung des Beurteilungspegels richtet sich derzeit nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen von 1990 (RLS-90). Die Einführung der Neuauflage (RLS-19) ist geplant, jedoch derzeit noch nicht realisiert.

Die zur Vorbereitung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen notwendigen Lärmberechnungen sind grds. vom Straßenbaulastträger durchzuführen, hier dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM).

Die Stadt wird diesbezüglich Kontakt mit dem LBM aufnehmen. Sofern neue Verkehrszahlen erhoben werden müssen, so sind die Zählungen grds. an repräsentativen Werktagen durchzuführen. Eine repräsentative Zählung sollte in den Monaten April, Mai, Juni, September oder Oktober sowie an einem Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag (sog. Normalwerktage) durchgeführt werden, um den Einfluss des Wochenendes zu minimieren. Zudem sollten Tage unmittelbar vor und nach Feiertagen oder zu Beginn und Ende von Ferien gemieden werden.

Im Rahmen der Ermessensprüfung ist ebenfalls der Bahnlärm von großer Bedeutung. Der Schienenverkehrslärm ist die dominierende Lärmquelle in Koblenz. Von 36 Maßnahmenbereichen aus dem Lärmaktionsplan der Stufe 2 bestehen bei 33 Maßnahmenbereichen Überlagerungen durch Schienenverkehrs- und Straßenverkehrslärm. Dahingehend ist dann zu prüfen, ob Maßnahmen zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms überhaupt effektiv sind, d.h. hör- und spürbar, oder aber, ob aufgrund des dominierenden Bahnlärms eine Reduktion auf der Straße wirkungslos wäre.

Aufgrund der umfangreichen Prüfung (und ggf. zusätzlicher Datenerhebung) ist mit einem Ergebnis nicht vor Mitte des kommenden Jahres zu rechnen.

### **Historie:**

Die Angelegenheit wurde zur abschließenden Beratung in den Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität verwiesen.

### **Beschlussempfehlung:**

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität nimmt die Stellungnahme der Verwaltung zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird das Ergebnis der Prüfung im ASM vorzustellen.