

Rechtliche Grundlagen für Geschwindigkeitsreduzierung auf innerörtlichen Straßen:

Städtische Hauptverkehrsstraßen haben für den örtlichen und überörtlichen Verkehr eine besondere Bedeutung (Unter die Hauptverkehrsstraßen fallen i.d.R. die Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen mit einer besonderen Verkehrsbedeutung). Der Kraftfahrzeugverkehr einschließlich Wirtschaftsverkehr und ÖPNV soll auf diesen Straßen gebündelt und nicht durch sensiblere Nebenstraßen geleitet werden. Gleichzeitig können Hauptverkehrsstraßen aber auch dem Fußgängerverkehr, Radfahrverkehr und der städtischen Aufenthaltsfunktion dienen.

Bei der Netzbetrachtung ist die Bedeutung der Hauptverkehrsstraße maßgeblich. Diese nehmen den Hauptverkehr auf und stellen eine wichtige regionale und überregionale Verbindungsfunktion dar. Bei der Tempo 30-Betrachtung sollte geprüft werden, ob alternative Strecken (z.B. Ortsumgehungen) zur Verfügung stehen oder Nebenstraßen besonders vor Schleichverkehr geschützt (z.B. Sachgassen) werden müssen. Auch sollte ein Tempo 50/70 Vorrangnetz festgelegt werden.

Insoweit richten sich die für den Betrieb der Straßen zuständigen Stellen (Straßenverkehrsbehörde, Baulastträger, Polizei) neben bauplanungsrechtlichen Betrachtungen nach den gesetzlichen Vorgaben, welche die zulässige, innerörtliche Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 50 Km/h festsetzt.

Lediglich bei sicherheitsrechtlichen Bedenken wurde bislang von diesem gesetzlichen Rahmen abgewichen (z.B. K5 in Güls) Diese ist Teil von ca. 700 gleich gelagerten Geschwindigkeitsherabsetzungen in Rheinland-Pfalz.

Straßenverkehrsrecht ist Bundesrecht. Es ist den Kommunen, hier den unteren Straßenverkehrsbehörden als Auftragsangelegenheit zur Erfüllung nach Weisung übertragen. Die durch den Gesetzgeber als zulässige innerörtliche Höchstgeschwindigkeit ist **gesetzlich auf Tempo 50 Km/h geregelt** (§ 3 StVO). 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 Wohn- / Bevölkerung vor Lärm und Abgasen. Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle zur Anordnung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen. 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.

Nach 3.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV stehen Geschwindigkeitsbeschränkungen innerhalb geschlossener Ortschaften auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs (klassifizierte Straßen wie Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und auf weiteren Hauptverkehrsstraßen regelmäßig deren besonderer Verkehrsfunktion entgegen.

Alle bisherigen Überprüfungen, nach welchen die rechnerische Reduzierung des Lärmpegels (2,1 dBA) ins Verhältnis zu setzen ist mit der Wahrung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes sowie dem im Rahmen dessen zu achtenden Übermaßverbot widerlegen die umweltpolitischen Wünsche. Die notwendige Einzelfallbetrachtung von Koblenzer Straßen ermöglicht keine Vergleiche mit sog. Straßendörfern (z.B. Kandel, Herxheimweyher). Auch das Schreiben des ISIM und MULEWF vom 19.02.2014 eröffnet hierbei keine neuen fachlichen Möglichkeiten, rechtssicher Modellvorhaben oder gar dauerhafte Regelungen zur Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf klassifizierten Straßen auf Tempo 30 Km/h anzuordnen.

Allgemeine Informationen zum Lärmschutz aus Sicht des Straßenbaulastträgers:

Verkehrslärm ist seit Jahrzehnten ein Thema in der öffentlichen Diskussion, vor allem auch für Menschen, die in der Nähe von stark befahrenen Verkehrswegen leben. Um zu einheitlichen Maßstäben und Vergleichsmöglichkeiten zu kommen, wurden die Anspruchsgrundlagen für Lärmschutz an Bundesfernstraßen gesetzlich für den Fall der Lärmvorsorge, d. h. für den Bau oder die wesentliche Änderung einer Straße (z.B. Nordtangente), bzw. haushaltsrechtlich für den Fall der Lärmsanierung, d. h. bei bestehenden Bundesfernstraßen, geregelt.

Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen werden im Rahmen der so genannten Lärmsanierung durchgeführt. Auf die Maßnahmen der Lärmsanierung besteht kein Rechtsanspruch. Sie werden nach Maßgabe der verfügbaren Haushaltsmittel als freiwillige Leistung des Bundes durch die zuständigen Straßenbauverwaltungen der Bundesländer durchgeführt. Hierfür ist zwingende Voraussetzung, dass bestimmte Lärmgrenzwerte, die deutlich höher als die Grenzwerte der Lärmvorsorge liegen, überschritten werden.

Dies gilt für die Stadt Koblenz in gleicher Weise, da sie Baulastträger für die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Stadtgebiet ist.

Gebietsart	Sanierungsgrenzwerte in dB(A) Tag/Nacht	
	Straße ¹⁾	Schiene
Krankenhäuser, Schulen, Kur-/Alten- heime, Wohn-/Kleinsiedlungsgebiete	67/57	70/60
Kern-/Dorf-/Mischgebiete	69/59	72/62
Gewerbegebiete	72/62	75/65

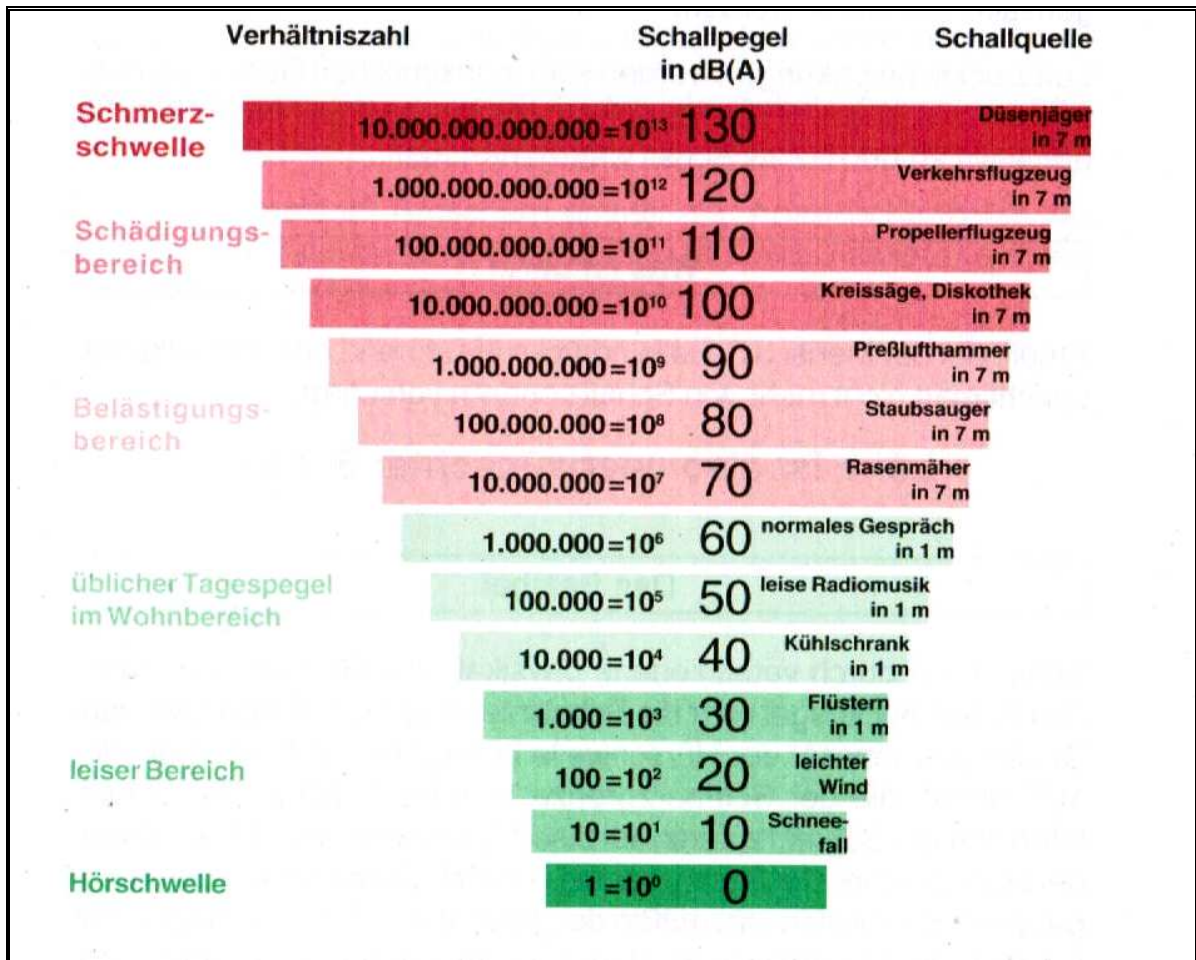
¹⁾ inkl. Absenkung um 3 dB(A) seit 2010

Was ist Lärm?

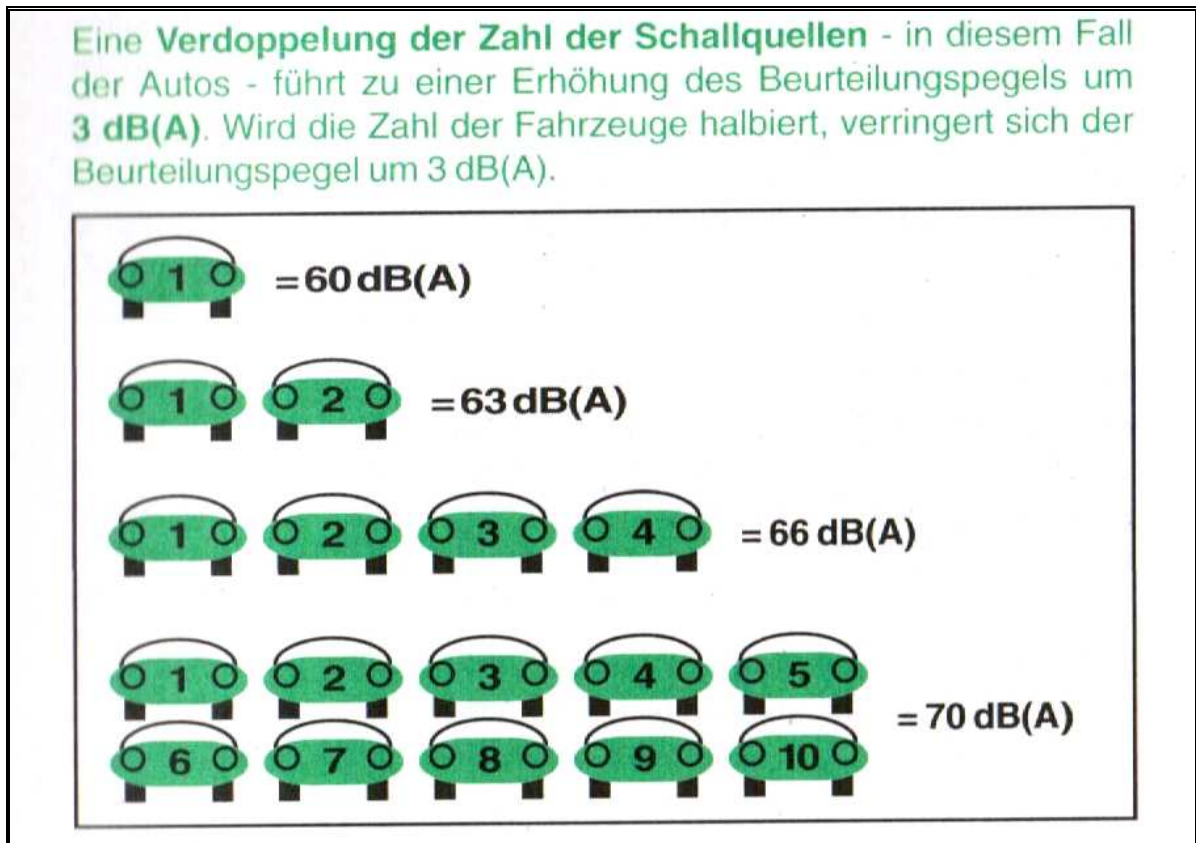
Lärm ist jedes unerwünschte laute Geräusch. Lärm wird sehr subjektiv wahrgenommen, das heißt, jeder Mensch empfindet Geräusche unterschiedlich, den einen stören sie nicht oder nur wenig, den anderen nerven sie.

Das menschliche Ohr reagiert auf niedrige Frequenzen – also auf tiefe Töne – weniger empfindlich als auf hohe. Die sog. A-Bewertung berücksichtigt diese Besonderheit. Beurteilungspegel für Verkehrsgeräusche werden deshalb grundsätzlich in A-bewerteten Schallpegeln angegeben. Ihre Einheit ist das Dezibel(A) bzw. das dB(A).

Beispiele:



Eine Pegelverringering um 10 dB(A) empfindet der Mensch als „Halbierung“ der Lautstärke!



Bei Verringerung der Verkehrsstärke um 90% tritt eine „Halbierung der Lautstärke“ ein!

Entstehung der Lärmbelastung

Die vom Straßenverkehr erzeugten Geräusche haben ihre Quellen im Wesentlichen in den Antriebs- und in den Reifen-Fahrbahn-Komponenten. Aerodynamische Geräusche spielen heute – wenn überhaupt – nur noch bei sehr hohen Autobahngeschwindigkeiten eine Rolle.

Zu den Antriebsgeräuschen zählen die von Motor, Getriebe und Abgasanlage ausgehenden Lärmemissionen. Diese Teilschallquellen treten bei Pkw nur noch bei Geschwindigkeiten von (deutlich) unter 50 km/h oder bei unsinniger Fahrweise in den Vordergrund.

Das Reifen-Fahrbahn-Geräusch dominiert bei Pkw bereits ab Geschwindigkeiten von 40 km/h und entsteht durch die Wechselwirkung zwischen abrollendem Reifen und Fahrbahnbelag. Hierbei bestimmen Material, Reifengeometrie und das Reifenprofil den Schallpegel.

Die akustischen Eigenschaften von Straßenoberflächen sind in erster Linie durch ihre Hohlraumgehalte (Stichwort: „offenporiger Asphalt“), die verwendeten Baustoffe und die Mischgutzusammensetzung sowie die Oberflächenstruktur zu beschreiben.

Rechnen oder Messen ?

Grundsätzlich wird der Beurteilungspegel, der zur Betrachtung einer Lärmsituation herangezogen wird, berechnet und nicht gemessen, denn er muss jederzeit reproduzierbar sein. Die sich häufig verändernde Verkehrsstärke und -zusammensetzung und die sich ständig ändernden Wind- und Temperaturverhältnisse schließen aus, dass an einem bestimmten Immissionsort zu verschiedenen Zeiten durchgeführte Messungen zu gleichen Ergebnissen führen.

Zur Bestimmung der Lärmbelastung an Straßen wird deshalb der Beurteilungspegel ausschließlich nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 (RLS-90) – berechnet. Dies ist durch die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für die Lärmvorsorge rechtlich vorgegeben und wird auch für die Lärmsanierung so gehandhabt. Für die Lärmkartierung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist allerdings aufgrund europäischer Vorgaben eine andere, nicht unmittelbar vergleichbare Rechenvorschrift anzuwenden (Vbus).

Die Werte der Lärmkartierungen sind also nicht geeignet, belastbare Rückschlüsse auf Beurteilungen zu ziehen, die nach der RLS-90 erfolgen müssen.

Beurteilungspegel sind Mittelungspegel und somit eine künstliche Hilfsgröße.

Einflussfaktoren

In die Berechnung eines Beurteilungspegels nach den RLS fließt eine Reihe von Parametern ein:

Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke (DTV)

Der DTV-Wert wird in „Kfz/24 Stunden“ angegeben. Eine Verdoppelung der Verkehrsstärke erhöht den Beurteilungspegel um 3 dB(A), eine Halbierung senkt ihn um 3 dB(A).

Der Lkw-Anteil wird in Prozent angegeben. Je nach Geschwindigkeit ist ein Lkw etwa so laut wie 10 Pkw.

Zulässige Höchstgeschwindigkeit

Die Geschwindigkeit (in km/h) hat wesentlichen Einfluss auf die Geräuschenstehung. Maßgeblich nach den RLS ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit. So reduziert etwa eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h den Schallpegel in Abhängigkeit vom Lkw-Anteil um 2 bis 3 dB(A).

Fahrbahnbelag

Einen sehr großen Anteil an der Geräuschenstehung hat der Fahrbahnbelag. So ist im Extremfall Pflaster bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von beispielsweise 70 km/h bis zu 6 dB(A) lauter als Asphaltbeton, ein offenporiger Asphalt wäre hingegen bis zu 5 dB(A) leiser.

Längsneigung

Steigungen und Gefälle erhöhen die Antriebs- und Bremsgeräusche insbesondere bei schweren Lkw. Auf diese Weise können Beurteilungspegel bei starken Steigungen und Gefällen um einige Dezibel über denen im ebenen Gelände liegen.

Abstand zum Immissionsort

Eine Verdoppelung des Abstandes eines Immissionsortes von der Straße lässt Schallpegel im Nahbereich (bis etwa 50 Meter) um etwa 3 dB(A) absinken. Eine Verdoppelung des Abstandes von 500 auf 1000 Meter verringert den Pegel hingegen um bis zu 6 dB(A), da in diesen Entfernungsbereichen die Luftabsorption sowie Boden- und Meteorologieeinflüsse stärker zum Tragen kommen.

Abschirmungen und Reflexionen

Schallpegel werden durch Beugungen über Hindernisse (wie etwa Schallschutzwände und -wälle) verringert. Je höher und länger ein Hindernis ist, desto größer ist seine Minderungswirkung. Diese liegt üblicherweise etwa zwischen 5 und 15 dB(A). Reflexionen an schallharten Flächen erhöhen hingegen den Pegel.

Quellen (Auswahl)

- Lärmschutz im Verkehr, Bundesministerium für Verkehr, 1998
- Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraße, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2009
- BSV-Aktuell 1/2012, Verkehrslärm, Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure 2012
- Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Der Bundesminister für Verkehr, Abteilung Straßenbau 1990/2002
- Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung 16.BImSchV), BGBl. 1990/2006