

**Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz**

Schillerplatz 3-5
55116 Mainz
Telefon 06131 16-0
Telefax 06131 16-3595
Poststelle@isim.rlp.de
www.isim.rlp.de

03. Februar 2016

mit Überdrucken für die
Kreisverwaltungen, Verwaltungen
der kreisfreien und großen
kreisangehörigen Städte,
der Verbandsgemeinden und
verbandsfreien Gemeinden
als Straßenverkehrsbehörden

Mein Aktenzeichen
377-48 03-17
Bitte immer angeben!

Ihr Schreiben vom

Ansprechpartner/-in / E-Mail
Jürgen Menge
Juergen.Menge@isim.rlp.de

Telefon / Fax
06131 16-2275
06131 16-172275

**Vollzug der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen
Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)**

Handreichung

I. Vorbemerkung

Auf kommunaler Ebene besteht auch im Zusammenhang mit der Erarbeitung von Lärmaktionsplänen zunehmend der Wunsch, straßenverkehrsbehördliche Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen anzuordnen. Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen ist auf der Grundlage der einschlägigen

rechtlichen Vorgaben und unter Beachtung der Rechtsprechung im Rahmen von einzel-fallbezogenen Ermessensentscheidungen möglich. Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen unterliegt als Allgemeinverfügung der rechtlichen Nachprüfbarkeit.

Mit der vorliegenden Handreichung soll insbesondere den zuständigen unteren Verkehrsbehörden eine Hilfestellung bei der notwendigen Ermessensausübung vor Anordnung verkehrsbehördlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen gegeben und damit zugleich die Transparenz des behördlichen Handelns gesteigert werden. Sie erläutert die grundsätzlichen Rahmenbedingungen zur Lärmberechnung, zur Kostentragung sowie zu Ermessensausübung bei den straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen.

Die Handreichung ist abgestimmt mit der Obersten Immissionsschutzbehörde.

II. Rechtliche Grundlagen

Ermächtigungsgrundlage für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Lärm sind

- § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO,
- § 45 Abs. 1a,
- § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO,
- § 45 Abs. 9, Satz 3.

Bei allen Anordnungen sind auch die Vorgaben des § 45 Abs. 9, Satz 2 zu beachten.

Zusätzlich sind die Vorgaben der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) des Bundes in den Lärmschutz-Richtlinien-StV zu berücksichtigen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau

und Stadtentwicklung hat diese Richtlinien im Einvernehmen mit den Ländern im Verkehrsblatt 2007, S. 767, bekanntgegeben (vgl. Nr. V. der VwV zu § 45 Absatz 1 bis 1 e StVO; Rn. 13). Die Richtlinien sind eine Orientierungshilfe für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm. Hierbei handelt es sich um eine Vollzugsempfehlung zur Straßenverkehrs-Ordnung (StVO).

Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt weiter voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.

Eine rechtsverbindliche normative Festsetzung von Grenzwerten beim Vollzug von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO gibt es nicht. Die Rechtsprechung orientiert sich zwischenzeitlich an der 16. Verordnung zum BImSchG, die zunächst Grenzwerte für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen vorgibt. Bei einer Überschreitung der dort genannten Grenzwerte ist auch im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO vom Vorliegen von schädlichen Umwelteinwirkungen auszugehen. Grundsätzlich rechtfertigt dies straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen. Dies ist allerdings nur eine notwendige und noch keine hinreichende Bedingung für eine rechtmäßige Anordnung. Hinzukommen muss eine rechtmäßige Ermessensausübung in jedem Einzelfall.

Die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen setzt voraus, dass sich aus der Gesamtabwägung ein deutliches Überwiegen der Belange ergibt, die für die Anordnung einer Beschränkung bestehen.

Soweit die Richtwerte der Verkehrslärm-Richtlinien-StV 2007 überschritten werden, verkleinert sich allerdings der Ermessensspielraum der Behörden zugunsten der Lärmbetroffenen. Je deutlicher und intensiver die zugrunde liegenden Lärmwerte überschritten

werden, desto mehr fordert die verfassungsrechtliche Schutzpflicht für Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) eine behördliches Tätigwerden.

Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen sollen nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden. Sie sollen auch kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen sein, sondern in ein Konzept zur Lärmbekämpfung, z.B. auch in einen Lärmaktionsplan eingebunden werden.

Die Lärmschutz-Richtlinien-StV erläutern zudem, dass über die Belange der betroffenen Anlieger hinaus auch die Interessen des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer entsprechend zu würdigen sind und dass die Anforderungen anderer Anlieger ebenfalls Berücksichtigung finden müssen, um ihrerseits von übermäßigem Lärm verschont zu bleiben, der als Folge verkehrsberuhigender Maßnahmen durch Verlagerung des Verkehrs eintreten könnte.

Grundlage für die Beurteilung, ob verwaltungsbehördliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm angeordnet werden können, sind nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV die Lärmberechnungen nach RLS 90. Lärmmessungen kommt daher grundsätzlich für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen keine Bedeutung zu. Anhaltspunkte für eine erforderliche Ermessensausübung können sich auch aus Lärmkartierungen ergeben.

Sofern die lärmtechnische Überprüfung Anhaltspunkte für mögliche straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung ergeben, obliegt die weitere Prüfung und Abstimmung den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden.

Die Straßenbaubehörden, die Polizei und andere Träger öffentlicher Belange werden angehört.

III. Hinweise und Maßgaben

1. Im Fokus der Diskussion um verkehrsbehördliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm stehen insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ortsdurchfahrten auf 30 km/h auf klassifizierten Straßen. Ihnen steht nach den Lärmschutzrichtlinien-StV allerdings in der Regel deren besondere Verkehrsbedeutung entgegen. Sie können dann angeordnet werden, wenn aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.

2. Gemäß den Lärmschutz-Richtlinien-StV kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort nach einer Berechnung auf den Grundlagen der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)" einen der folgenden Richtwerte überschreitet:
 - In reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen:
70 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00Uhr (tags), 60 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts).
 - In Kern-, Dorf- und Mischgebieten:
72 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00Uhr (tags), 62 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts).
 - In Gewerbegebieten:
75 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (tags), 65 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts).

Werden außerhalb von Gewerbegebieten die Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten, verkleinert sich der Ermessensspielraum der Behörden zunehmend zugunsten der Lärmbetroffenen entsprechend der verfassungsrechtlichen Schutzpflicht für Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG).

Durch die Maßnahme in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung soll dabei der Pegel unter den Richtwert abgesenkt werden, mindestens ist jedoch eine Pegelminderung um 2,1 dB(A) zu erzielen. Ab Erreichen der Werte von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags ist allerdings nach der neueren Rechtsprechung davon auszugehen, dass jede Erhöhung bzw. Minderung relevant ist.

3. Bei klassifizierten Straßen steht deren besondere Verkehrsbedeutung in der Regel einer Geschwindigkeitsbeschränkung entgegen. Der Schutz der Nachtruhe hat Vorrang vor dem Schutz zur Tageszeit. Insofern ist im jeweiligen Einzelfall auch zu prüfen, ob eine auf die Nachtzeit zeitlich beschränkte Anordnung in Betracht kommen kann. In diesem Zusammenhang ist zudem zu bewerten, ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie Wegweisung, besondere Hinweise (§ 42 Abs. 7 StVO), Grüne Wellen, o.ä. auf der Grundlage von § 45 Abs. 3 StVO ein ausreichendes Mittel darstellen. Baulich kann auch eine Verbesserung der Fahrbahnoberfläche in Betracht kommen.
4. Inwieweit eine Geschwindigkeitsbeschränkung in einen Lärmaktionsplan oder in ein anderes Konzept zur Lärmbekämpfung, beispielsweise gemeinsam mit einer Lärmsanierungsmaßnahme, eingebunden werden kann, ist im Einzelfall zu prüfen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass sich die Reduzierung der innerorts zulässigen Höchstgeschwindigkeit unmittelbar auf den Umfang vorgesehener Lärmsanierungsmaßnahmen (Anspruch auf passiven Lärmschutz durch Schallschutzfenster) auswirken kann.

5. Es ist insgesamt zu prüfen und zu bewerten, welche straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen den geringsten Eingriff in den Straßenverkehr darstellen, die zur angestrebten Reduzierung des Lärms führen. Hierzu zählt auch die Bewertung einer zeitlich beschränkten Maßnahme (beispielsweise nur nachts).
6. Es sind über die Belange der betroffenen Anlieger hinaus auch die Interessen des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer zu würdigen. Dabei muss die Verkehrsfunktion der Straße entsprechend bewertet werden.

In diesem Zusammenhang sind auch die Anforderungen anderer Anlieger zu prüfen, damit sie durch mögliche Verkehrsverlagerungen keinen unzumutbaren zusätzlichen Belastungen ausgesetzt werden.

Rahmenbedingungen hierfür sind beispielsweise:

Städtebauliche Merkmale

- der Gebietscharakter (BauNVO),
- die Art und das Maß der Umfeldnutzungen (wie Wohnen, Gewerbe),
- die Anzahl der lärmbeeinträchtigten (Wohn-)Bevölkerung,
- die straßenräumliche Situation (wie Breite und Verlauf des Straßenraums sowie Zustand der Fahrbahn).

Verkehrliche Merkmale

- die Straßenkategorie (Widmung, RAS-N, RIN, RASt),
- die Straßennetzgestaltung (auch Raumordnung),
- die Verbindungsfunktion, Netzfunktion,
- die Transportfunktion,
- die Bündelungsfunktion von Hauptverkehrsstraßen,

- die Erschließungsfunktion (auch für Nachbargemeinden),
- die Aufenthaltsfunktion,
- die Verkehrsbelastung (Ziel- und Quellverkehr, Durchgangsverkehr), die Verkehrsstruktur (Pkw, Lkw, Linienbusse, Straßenbahnen),
- die Verkehrsbedürfnisse (fließender und ruhender Verkehr, Anwohner),
- die vorhandene Verkehrsregelung (Verkehrsberuhigung, Grüne Welle),
- die mögliche Verlagerung auf andere Strecken mit neuen Betroffenheiten.

Lärmbekämpfungskonzept einschließlich Lärmaktionsplanung

- andere Lärmschutzmaßnahmen (planerisch, baulich).
7. Die Lärmberechnung ist nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV auf der Grundlage der RLS 90 vom Straßenbaulastträger durchzuführen. Mit Ausnahme der großen Städte über 80.000 Einwohner wird dies bei klassifizierten Straßen in der Regel der Landesbetrieb Mobilität als Straßenbaubehörde sein. Auch die hierbei entstehenden Kosten sind nach § 5b Abs. 5 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) vom Träger der Straßenbaulast zu tragen. Die Kosten für die Beschilderung selbst obliegen ebenfalls dem Träger der Straßenbaulast.
 8. Für Kraftfahrstraßen, autobahnähnliche Straßen (§ 3 Abs. 3 Nr. 2 Buchst. c Satz 2 und 3 StVO), Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen ist die vorherige Zustimmung (vgl. Zustimmungsvorbehalt in Nr. IV. der VwV zu § 45 Abs. 1 bis 1c StVO; Rn. 13) für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen (insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen) und/oder Verkehrsverboten (auch zeitweise und beschränkt auf einzelne Verkehrsarten) durch den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (Obere Straßenverkehrsbehörde) erforderlich.

IV. Zusammenarbeit mit den für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zuständigen Behörden

Bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen sind die Unteren Verkehrsbehörden zu beteiligen, da ihnen gemäß §§ 47d Absatz 6 i. V. m § 47 Absatz 6 BImSchG die Umsetzung der im Plan festgelegten Maßnahmen obliegt. Der Planinhalt ist daher mit der Straßenverkehrsbehörde als Fachbehörde festzulegen, da die Straßenverkehrsbehörde nur an rechtmäßig zu Stande gekommene Festlegungen gebunden ist. Beide Behörden haben im Sinne der Gleichrangigkeit ihr fachplanerisches Ermessen nach den jeweiligen rechtlichen Vorgaben kooperativ auszuüben. Soweit die Straßenverkehrsbehörde einer Geschwindigkeitsbegrenzung zustimmen will, hat sie die Zustimmung der Oberen Verkehrsbehörde einzuholen. Soweit einvernehmliche Festlegungen der Verkehrs- und Umweltbehörden nicht erreichbar sind, obliegt die Entscheidung den Obersten Verkehrs- und Immissionsschutzbehörden.

V. Notwendige Verfahrensschritte

Die danach notwendigen, in der Regel im Rahmen der Ermessensausübung durchzuführenden Verfahrensschritte bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen ergeben sich aus dem beigefügten Ablaufschema.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Jürgen Menge