

Aktuelles zum Lärmschutz

Seminar VSVI Hessen e. V.

Geschwindigkeitsbeschränkungen auf unseren
Straßen – ein Beitrag zum Lärmschutz

Dr. iur. Hendrik Schüler

Übersicht

- Politische Relevanz von lärmbedingten Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Zuständigkeiten
- Rechtsrahmen
- HMWEVL-Erlasse vom 25./29.06.2015
- Verhältnis Lärmsanierung zu lärmbedingten Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Kritische Würdigung der geltenden Rechtslage
- Ausblick



Politische Relevanz von lärmbedingten Geschwindigkeitsbeschränkungen

- VMK am 14./15.04.2016
- VMK am 08./09.10.2015
- Zahlreiche Verkehrsversuche in Hessen und BRD
 - z. B. Tempo 30 nachts auf Hauptverkehrsstraßen in Frankfurt a.M., Darmstadt, Offenbach
 - Landesweiter Modellversuch in Niedersachsen ab 2018
 - BW: Tempo 120 auf BAB ursprünglich geplant

Zuständigkeiten in Hessen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen

- Geregelt in der Verordnung zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten (VkrZustV):

Straßenart	zuständig	Rechtsgrundlage
Bundesautobahn	Hessen Mobil	§ 10 Abs. 1 Nr. 1 VkrZustV
Bundesstraße	Kreisfreie Stadt Kreisangehörige Gemeinde > 50.000 E. Landrat in Gemeinden < 50.000 E.	§ 10 Abs. 1 Nr. 2 a VkrZustV § 10 Abs. 1 Nr. 2 b VkrZustV § 10 Abs. 1 Nr. 2 d VkrZustV
Landesstraßen	Kreisfreie Stadt Kreisangehörige Gemeinde > 50.000 E. Kreisang. Gem. > 7.500 E. < 50.000 E. Landrat in Gemeinden < 7.500 E.	§ 10 Abs. 1 Nr. 2 a VkrZustV § 10 Abs. 1 Nr. 2 b VkrZustV § 10 Abs. 1 Nr. 2 c VkrZustV § 10 Abs. 1 Nr. 2 c VkrZustV
Kreisstraßen & nicht klassifizierte Straßen	Kreisfreie Städte und alle kreisangehörigen Gemeinden	§ 10 Abs. 1 Nr. 2 a, b, c VkrZustV

Zuständigkeiten in Hessen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen

- Zu beachten:

Erlass des HMWEVL vom 25.07.2016 „Zustimmungsvorbehalte nach der Straßenverkehrs-Ordnung sowie der Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung“

- Zustimmung des Regierungspräsidiums erforderlich für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen
- Bei BAB Zustimmung des HMWEVL erforderlich



Rechtsrahmen

Ermächtigungsgrundlage:

- § 45 Abs. 1 Sätze 1, 2 Nr. 3 StVO : „zum Schutz vor Lärm und Abgasen“
- Einschränkung durch § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO:

→ Notwendigkeit einer qualifizierten Gefahrenlage

„Beschränkungen [...] dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt“

Rechtsrahmen

- **Keine gesetzlich bestimmten Pegelwerte:**
- **Rechtsprechung:** „maßgeblich ist vielmehr, ob die Verkehrsimmissionen Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss“
- Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV als Orientierungshilfe
- Bei Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV besteht nur Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung gegenüber der StVB



Rechtsrahmen

- **Verdichtung des Ermessens**
 - Bei Überschreitung der in den **Lärmschutz-Richtlinien-StV** angegebenen Richtwerte
 - Durch die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme soll der Beurteilungspegel unter den maßgeblichen Richtwert abgesenkt werden,
 - mindestens jedoch eine Pegelminderung von 3 dB(A) bewirkt werden.
- Aber auch dann nicht zwangsläufig Ermessensreduzierung auf Null (also Pflicht zur Anordnung von lärmmindernden Maßnahmen)

Rechtsrahmen

Gebietskategorie	16. BImSchV Lärm- vorsorge dB(A) tags / nachts	VLärmSchR 97 Lärmsanierung dB(A) tags / nachts		Lärmschutz-Richtlinien- StV dB(A) tags / nachts
		Bund	Land	
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	57 / 47	67 / 57	67 / 57	70 / 60
reine und allgemeine Wohngebiete, sowie Kleinsiedlungs- gebiete	59 / 49	67 / 57	67 / 57	70 / 60
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	64 / 54	67 / 57	69 / 59	72 / 62
Gewerbegebiete	69 / 59	72 / 62	72 / 62	75 / 65



Rechtsrahmen

Einzubeziehen in die Ermessensentscheidung sind zudem u. a.:

- Anzahl der betroffenen Wohneinheiten
- Lärmvorbelastung des Gebiets
- Höhe der Überschreitung
- Betroffenheiten in der Nacht- oder Tagzeit (Außenwohnbereich!)
- Länge des betroffenen Streckenabschnitts
- Keine Problemverlagerung (Unzuträglichkeiten an anderer Stelle)
- Lärmsanierung (ja/nein)
- Anpassungsmöglichkeit der Lichtsignalanlagen („Grüne Welle“)
- Verkehrsfunktion der Straße (aber nicht absolut!)

Rechtsrahmen

- Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs vom 19.02.2014 (Az.: 2 A 1465/13):
- **Weder die Verkehrsfunktion einer Straße als Bundesstraße noch der Umstand, dass die Lärmbelastung durch die funktionsgerechte Nutzung der Straße ausgelöst werden, schließt von vorneherein die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus.**

HMWEVL-Erlasse vom 25./29.06.2015

- „Absenkung“ der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV um jeweils 3 dB(A) in Angleichung an die Lärmsanierungswerte
- Pegelminderung von 3 dB(A) jenseits der Werte von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts nicht mehr erforderlich, soweit es um die Verhältnismäßigkeit einer Maßnahme geht

HMWEVL-Erlasse vom 25./29.06.2015

- Bund hält „Absenkung“ der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV um jeweils 3 dB(A) in Angleichung an die Lärmsanierungswerte für nicht rechtskonform
- Abschließende Klärung mit dem Bund steht aus
- Bis dahin gelten Bundes-Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV wieder und anhängige Verwaltungsverfahren sind auszusetzen

Verhältnis Lärmsanierung zu lärmbedingten Geschwindigkeitsbeschränkungen

- BVerwG: kein Ermessensdefizit, wenn StVB nicht ermittelt hat, inwieweit an den betroffenen Gebäuden bereits Schallschutzeinrichtungen vorhanden waren
- Nach Ziffer 1.4 der Lärmschutz-Richtlinien-StV sollen lärmbedingte Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht losgelöst von baulichen Schallschutzmaßnahmen angeordnet werden
- Kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche Maßnahmen, sondern Einbindung in Lärmschutzkonzept



Verhältnis Lärmsanierung zu lärmbedingten Geschwindigkeitsbeschränkungen

- Auslösewerte für die Lärmsanierung jeweils um 3 dB(A) niedriger als Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV
(**P**), wenn zugleich Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV
- Lärmsanierung hat keinen absoluten Vorrang (andernfalls Auslegung gegen das Gesetz [StVO]!)
- Lärmsanierung grds. nur bei Bundesfernstraßen und Landesstraßen auf haushaltsrechtlicher Grundlage
- Anzahl und Maß der betroffenen Wohneinheiten sind zu berücksichtigen (sachgerechte Ermessensentscheidung)



Kritische Würdigung der geltenden Rechtslage

- Geschwindigkeitsbeschränkungen sind wirksames Mittel zur Lärmbekämpfung
- Aber: hohe rechtliche Hürden des Bundes
- Bei WA verlangen die Lärmschutz-Richtlinien-StV eine Überschreitung von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts
- Diese Werte markieren verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle (Gesundheitsgefahr!)
- Für lärmbedingte Geschwindigkeitsbeschränkungen sind zwei unterschiedliche Schädlichkeitsschwellen einzubeziehen (Tatbestandsseite und Rechtsfolgenseite)

Kritische Würdigung der geltenden Rechtslage

- Für Schwelle auf Rechtsfolgenseite m. E. keine Notwendigkeit
(örtliche Besonderheiten lassen sich durch gesonderte Ermessensaspekte berücksichtigen)
- In anderen Rechtsbereichen (Umwelt- und Fachplanungsrecht) wird in Bezug auf Abwehransprüche gegen Lärmimmissionen grds. nur auf eine Schädlichkeitsschwelle abgestellt.
- Abs. 9 des § 45 StVO kann keine Rechtfertigung sein,
 - diese Regelung wurde 1997 eingeführt
 - Vorläufige Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 06.11.1981 setzten bei WA auch eine Überschreitung der Richtwerte 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts voraus

Ausblick

- Überarbeitung der RLS-90 (→ Zeitpunkt der Finalisierung offen)
- Überarbeitung der Lärmschutz-Richtlinien-StV (Zeitpunkt offen)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Dr. iur. Hendrik Schüler

Referatsleiter VI6 „Lärmschutz Straße, Verkehrssicherheit“