



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

– Tempo 30 km/h – In wenigen Ländern geht's, in mehreren nicht

Vortrag beim LärmKongress 2018 am 7. Juni 2018 im Hospitalhof in Stuttgart

Gerhard Scholl

Oberste Straßenverkehrsbehörde



Rechtsrahmen für Geschwindigkeitsbeschränkungen

Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs durch Verkehrszeichen können von den Straßenverkehrsbehörden dann angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine **Gefahrenlage** besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) genannten Rechtsgüter – insbesondere Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, Schutz vor Lärm und Abgasen – erheblich übersteigt.

Rechtsrahmen für Geschwindigkeitsbeschränkungen

In Baden-Württemberg gibt es einhundertsechundvierzig Straßenverkehrsbehörden bei den Stadt- und Landkreisen, den Großen Kreisstädten und den Verwaltungsgemeinschaften, die diese Aufgaben wahrnehmen.

Die vier höheren Straßenverkehrsbehörden bei den Regierungspräsidien sind zuständig für die Bundesautobahnen und üben die Fachaufsicht über die Verkehrsbehörden aus.

Rechtsrahmen für Geschwindigkeitsbeschränkungen

Bei der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen aus Sicherheitsgründen ist die Straßenverkehrsbehörde zuständig für die rechtsfehlerfreie Durchführung der Abwägung.

Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen mit dem Ziel der Lärminderung prüft das Regierungspräsidium als Fachaufsichtsbehörde anhand der begründenden Unterlagen, ob die Abwägung rechtsfehlerfrei erfolgt ist und erteilt dann das Einvernehmen.

Rechtsrahmen für Geschwindigkeitsbeschränkungen

Innerhalb geschlossener Ortschaften gilt nach der StVO grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

In Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf können Tempo 30-Zonen angeordnet werden.

Diese Zonen dürfen sich nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs, also Bundes-, Landes- und Kreisstraßen und weitere Vorfahrtstraßen erstrecken.

Rechtsrahmen für Geschwindigkeitsbeschränkungen

Darüber hinaus können auf Straßen des überörtlichen Verkehrs Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs als begründete Einzelmaßnahme auf einem genau bezeichneten Streckenabschnitt angeordnet werden.



Bildquelle: Gerhard Scholl

Eingriffe in den Verkehr aus Sicherheitsgründen

Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung von Straßen aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten (§ 45 Abs. 1 StVO), wenn eine konkrete Gefahrenlage gegeben ist und ein über das normale Maß hinausgehendes Unfallrisiko besteht und es keine andere Möglichkeit gibt, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Eine Gefahrenlage besteht auch, wenn eine Unfallhäufung vorliegt.

Eingriffe in den Verkehr zur Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung

Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO) und unterstützen in diesem Falle nicht nur mehr ordnungsrechtliche Verkehrsaufgaben, sondern auch planende.

Eingriffe in den Verkehr zur Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung

Allerdings setzt eine Anordnung nach § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO zur Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung das Vorhandensein eines städtebaulichen Konzeptes und ein hierarchisch gegliedertes „langsameres“ und „schnelles“ Straßennetz voraus. Leistungsfähige und schnelle innerörtliche Hauptverkehrsstraßen oder Ortsumfahrungen zur Entlastung des „langsamen“ Netzes sind somit unabdingbar.

Eingriffe in den Verkehr zur Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung

Mit einer Anordnung nach § 45 Abs. 1b Nr. 5 können auch städtebauliche Ziele der Lärminderung („langsames“ Netz, „ruhige“ Gebiete) und der Luftreinhaltung (Bündelung des Verkehrs, „schnelles“ Netz, „grüne“ Wellen) erreicht werden.

Eingriffe in den Verkehr zur Lärminderung

Nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten.



Bildquelle: Verkehrsministerium

Eingriffe in den Verkehr zur Lärminderung

Diese Befugnis wird durch § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO hinsichtlich Beschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs dahingehend modifiziert, dass Voraussetzung hier eine besondere **Gefahrenlage** ist, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm und Abgase erheblich übersteigt.

Eingriffe in den Verkehr zur Lärminderung

Diese Voraussetzung ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (seit Urteil vom 4. Juni 1986 – 7 C 76.84 – BVerwGE 74, 234) dann erfüllt, wenn der Lärm oder Abgase 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.



Eingriffe in den Verkehr zur Lärminderung

Zur Bestimmung der Zumutbarkeit von Straßenlärm für Anlieger von Bestandsstraßen sind die Werte der 16. BImSchV (Neubau und wesentliche Änderung von Straßen) und der Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr (nach Gebietstypen differenzierte Beurteilungspegel) als Orientierungswerte heranzuziehen. Die am Immissionsort anliegenden Lärmwerte sind rechnerisch nach den RLS 90 zu erheben, ohne dass es auf tatsächliche Schallmessungen ankommt.

Eingriffe in den Verkehr zur Lärminderung

Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung wird bei Lärmbelastungen von über 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts jedenfalls in Wohngebieten ein kritischer Bereich hinsichtlich einer Gesundheitsgefährdung für lärmbeeinträchtigte Anwohner und Anwohnerinnen erreicht, die belastende Verwaltungsakte in Form von Beschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs begründen können.

Hauptverkehrsstraßen	Lärmbelastete Einwohner									
	Pegelbereich L_{DEN} in dB(A)					Pegelbereich L_{Night} in dB(A)				
	>55 - 60	>60 - 65	>65-70	>70-75	>75	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
Land Baden-Württemberg*	290800	133700	79900	35600	3400	181400	95400	42300	5900	100

Quelle: LUBW

Eingriffe in den Verkehr zur Lärminderung

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat ermessenslenkend festgelegt, dass straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung und unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes ab der niedrigeren Eingriffsschwelle für Wohngebiete (70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts) in Betracht kommen. In Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A).

Eingriffe in den Verkehr zur Lärminderung

Liegen die Beurteilungspegel für eine große Zahl von Betroffenen bzw. Wohngebäuden über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen der Behörde zum Einschreiten.

Die zuständige Behörde darf bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o.g. Werte von verkehrsrechtlichen Maßnahmen absehen, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) gerechtfertigt erscheint.

Eingriffe in den Verkehr zur Lärminderung

Auch unterhalb der genannten Werte können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss.

Hier kann in Anlehnung an das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 13. März 2008 beispielsweise eine Erhöhung des Beurteilungspegels auf einem Streckenabschnitt um mindestens 3 dB(A) durch Maßnahmen andernorts (z. B. Netzänderung, längerfristige Baustellenumleitung) subsumiert werden.

Eingriffe in den Verkehr zur Lärminderung

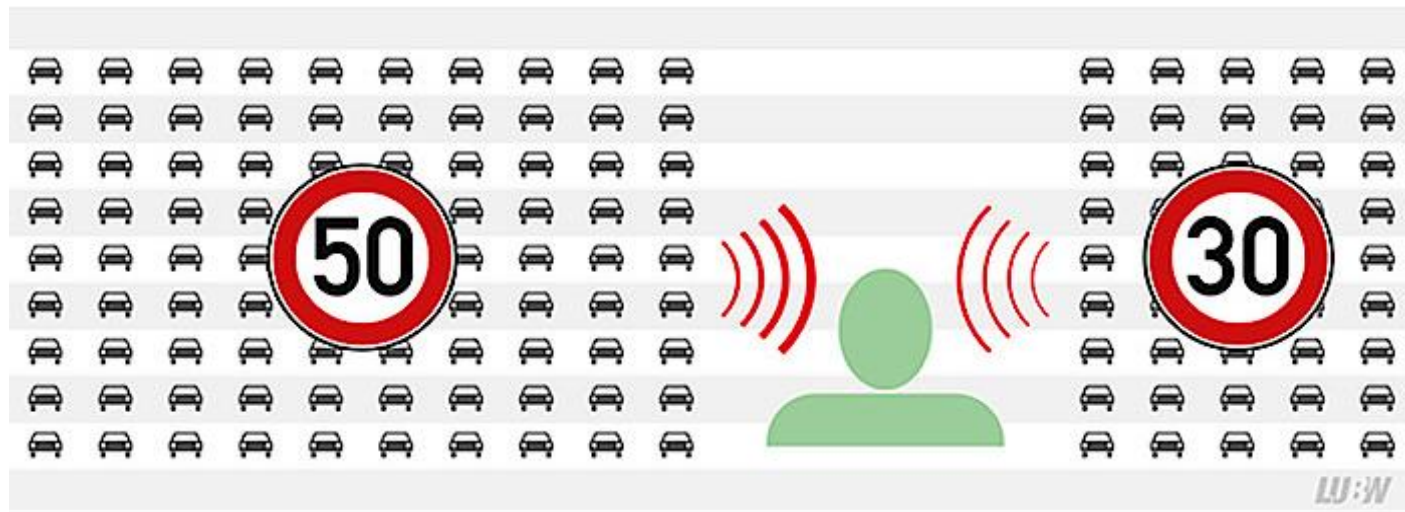
Tempo 30 wirkt nicht in jeder örtlichen Situation unmittelbar positiv:

Wird keine Verkehrsverflüssigung erreicht oder der Verkehrsfluss sogar verschlechtert, können bis zu 20 Prozent mehr Luftschadstoffemissionen die Folge sein. In Luftreinhalteplangebieten wäre ein solcher Effekt nicht akzeptabel.

Lärmzunahme durch Stau? Zuschläge von 1 - 3 dB(A) an LSA!

Eingriffe in den Verkehr zur Lärminderung

Mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h kann die Lärmemission in Abhängigkeit vom Lkw-Anteil um 2,3 bis 2,7 dB(A) reduziert werden. Diese Reduzierung der Lärmemission entspricht in etwa einer Halbierung der Fahrzeugmenge.



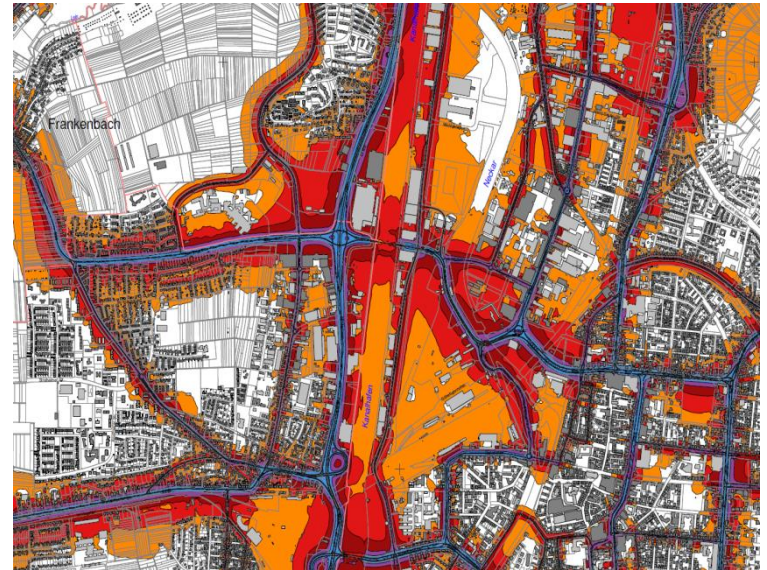
Eingriffe in den Verkehr zur Lärminderung

Als Ergebnis einer Abwägung sind auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) nicht grundsätzlich auszuschließen.

Stehen beispielsweise einer Geschwindigkeitsbeschränkung bei einer Bundesstraße auf 30 km/h andere Belange wie die Verkehrsfunktion (überregionale Verkehrsbeziehung und Bündelungsfunktion der Straße) entgegen, so ist als Ergebnis einer Abwägung auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h trotz geringerer Lärminderung möglich.

Lärmaktionsplanung

Das Ministerium für Verkehr hat den Behörden vor Ort im so genannten „Kooperationserlass“ vom 23. März 2012, Az.: 53-8826.15/75, Hinweise zur Aufstellung von **Lärmaktionsplänen** gegeben.



Quelle: LUBW

Lärmaktionsplanung

Bei der Lärmaktionsplanung ist der Maßnahmenkatalog für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm wie bei der Betrachtung eines einzelnen Streckenabschnittes in seinen rechtlichen Inhalten und Strukturen dem geltenden Recht zu entnehmen.

Lärmaktionsplanung

§ 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG stellt keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden.

Lärmaktionsplanung

Rechtsgrundlage für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutze der Wohnbevölkerung vor Lärm ist unverändert § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO in Verbindung mit den Lärmschutz-Richtlinien-StV und unterfällt somit nicht dem Selbstverwaltungsrecht der Kommunen.

Eingriffe in den Verkehr zur Luftreinhaltung

Luftreinhalte- und Aktionspläne müssen nach § 47 Abs. 4 Satz 2 BImSchG durch die zuständigen Umweltbehörden im Einvernehmen mit den zu beteiligenden Fachbehörden, z. B. den Straßenverkehrsbehörden, erstellt werden.

Bei der Aufstellung dieser Pläne prüfen die Straßenverkehrsbehörden auf der Grundlage der StVO unter Berücksichtigung der Belange des fließenden Verkehrs, welche straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen in Betracht kommen.

Eingriffe in den Verkehr zur Luftreinhaltung

Eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf städtischen Hauptverkehrsstraßen innerorts von Tempo 50 auf Tempo 30 kann abhängig von den lokalen Gegebenheiten zu einer Verbesserung aber auch zu einer Verschlechterung der Luftschadstoffsituation führen.

Sie ist daher keine Maßnahme, die sich generell zur Verbesserung der Luftqualität eignet, sondern muss im Einzelfall auf ihre Wirksamkeit untersucht werden.

Eingriffe in den Verkehr zur Luftreinhaltung

Liegt auf einem Straßenabschnitt eine Verkehrssituation vor, die von häufigem Beschleunigen und Abbremsen gekennzeichnet ist, kann eine Absenkung der zulässigen Maximalgeschwindigkeit zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses und damit zu einer Verminderung der (Luftschadstoff- und Lärm-) Emissionen führen.

Abwägung der Maßnahmen

Die Verkehrsverhältnisse unterscheiden sich in allen Ortsdurchfahrten durch die unterschiedliche Entwicklung des städtebaulichen Raumes und damit des Straßenraumes und des Straßenumfeldes sowie die unterschiedlichen Verkehrsmengen und die Zusammensetzung des Verkehrs.

Abwägung der Maßnahmen

Die konkurrierenden Interessen des fließenden Verkehrs und des Gesundheitsschutzes und die teilweise negativen Wechselwirkungen des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung erfordern die Aufstellung von verlässlichen Aussagen über Maßnahmenwirkungen, aus denen im Rahmen der vorzunehmenden Abwägung aller Belange diejenigen Lösungen abgeleitet werden können, die im Ergebnis den höchsten Nutzen bei möglichst geringen Eingriffen in den fließenden Verkehr bewirken.

Abwägung der Maßnahmen

Die Schutzgüter Verkehrssicherheit, Lärmschutz, Luftreinhaltung und Verkehrsfluss unterliegen grundsätzlich keinem Ranking. Es ist Aufgabe der vor Ort zuständigen Behörden allen Schutzziele gerecht zu werden.

Bei einer Kollision unterschiedlicher Schutzziele geht die Verkehrssicherheit den anderen Schutzziele stets vor.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Kontakt

Gerhard Scholl

Oberste Straßenverkehrsbehörde
Referat 46 - Verkehrsrecht und Verkehrssicherheit -

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart
Telefon: +49 (711) 231-5711
E-Mail: gerhard.scholl@vm.bwl.de
Internet: www.vm.baden-wuerttemberg.de