

Gemeinde Grünheide (Mark)

Gemeindevertretung Grünheide (Mark)

Beschlussvorlage/Beschluss

Beschlussgremium	Vorlage-Nr.	Datum der Sitzung	TOP	öffentlich	nicht öffentlich
Gemeindevertretung	0077/18	21.02.2019	14	x	
Amt	Fraktion <i>bürgerbündnis</i>	Datum der Erstellung	20.11.2018/12.02.2019		

Betreff:

Antrag der Fraktion *bürgerbündnis*:

“Beratung und Beschlussfassung über die Beantragung zur straßenrechtlichen Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für alle Fahrzeuge am Löcknitzcampus Grünheide (Mark)“

Rechtsgrundlage:

- BbgKVerf
- § 45 Absatz 9 StVO
- 1.Änderung zur Straßenverkehrsordnung vom 30.11.2016

Bezug:

- LAP Grünheide (Mark) 2014 und Fortschreibung 2016, Abwägungen, Seite 69;72 , Isophonenkarte Seite Anlagen S.98
- LAP Grünheide (Mark) Beschlussfassung 2014 (Beschluss *30/03/14) und 2018 (Beschluss 27/02/18)
- VGH-Baden-Württemberg v. 17.07.2018, 10/S2479/17 (rechtskräftig)

Beschlussvorschlag:

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Grünheide (Mark) beschließt:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Beantragung zur straßenrechtlichen Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 Km/h zwischen 06.00 Uhr – 22.00 Uhr am Löcknitz-Campus/L23 in Grünheide (Mark) vorzunehmen und umzusetzen.

Begründung:

Die im Bundesgesetzblatt Jahrgang 2016 Teil I Nr.59 im Dezember 2016 veröffentlichte „Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung“ erleichtert die Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Nahbereich von sozialen Einrichtungen (Änderung §45, Absatz 9, 6, siehe Anlage). Die steigenden Schülerzahlen machen eine Erweiterung der Grundschule auf dem Campus-Gelände erforderlich. Um die Planung von Nutz-Flächen (Gebäude, Pausenbereiche u.a.m.) flexibler zu gestalten und damit gleichzeitig Lärm- und Emissionsbelastung während der Unterrichtszeiten/Hortzeiten zu reduzieren, wird Tempo 30 zu o.g. Zeiten notwendig. Dieses Erfordernis basiert auch auf der aktuellen Ausführung der Lärmaktionsplanung, der Isophonenkarte für den Löcknitzcampus (Anlage, S. 98). Die Reduzierung von aktuell 60 Km/h auf dann 30 Km/h erhöht auch die Verkehrssicherheit bei An- und Abfahrt auf das Gelände, auch bei Sportveranstaltungen. Damit verbunden sollte überprüft werden, ob die 30-er Zone bis auf die Gabelung der L23 / L38 ausgedehnt werden kann. Dieser Bereich bildet einen Gefahrenschwerpunkt, der durch eine Limitierung der Geschwindigkeit entschärft werden kann.

Die Gemeindevertretung hatte eine entsprechende Abwägung bereits mit Beschlussfassung über den LAP 2014 vorgenommen. Inzwischen gibt es ein Urteil zur Bindungswirkung der LAP (Anlage).

Anlagen: siehe Bezug

Stellungnahme der Kämmerei	ja	nein
Beträge stehen haushaltsrechtlich zur Verfügung		
außerplanmäßige Einnahmen		
Bemerkungen der Kämmerei:		

Unterschrift Kämmerei

Unterschrift Bürgermeister

Die vorstehende Beschlussvorlage wurde zum Beschluss erhoben:

gesetzlich gewählte Vertreter	19	
anwesende Vertreter		
Beschlossen mit dem Ergebnis		Protokoll über die Sitzung der Gemeindevertretung vom:
ja	nein	

			Seite:	
Beschluss-Nr.:				
<u>Bemerkungen:</u> Aufgrund des § 22 der KVerf des Landes Brandenburg <input checked="" type="checkbox"/> waren keine Mitglieder von der Beratung und Abstimmung ausgeschlossen* <input type="checkbox"/> haben folgende Mitglieder weder an der Beratung noch an der Abstimmung mitgewirkt:* * zutreffendes bitte ankreuzen				

- Christiani -
Bürgermeister

(Siegel)

- Eichmann -
Vorsitzende der Gemeindevertretung

Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Vom 30. November 2016

Es verordnen auf Grund

- des § 6 Absatz 1 Nummer 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), § 6 Absatz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt geändert durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802), das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
- des § 6 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe d und des § 6 Absatz 1 Nummer 5a, jeweils in Verbindung mit Absatz 2a, des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), § 6 Absatz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt geändert durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) und § 6 Absatz 2a geändert durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe c des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802), das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gemeinsam,
- des § 6 Absatz 1 Nummer 3 erster Halbsatz des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), § 6 Absatz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt geändert durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802), in Verbindung mit § 3 Absatz 5 Satz 1 und 2 des Elektromobilitätsgesetzes vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898), das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gemeinsam:

Artikel 1

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 1463) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 4 Satz 6 werden nach dem Wort „Mofas“ die Wörter „und E-Bikes“ eingefügt.
- b) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen, Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Ist ein baulich von der Fahrbahn getrennter Radweg vorhanden, so dürfen abweichend von Satz 1 Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr auch diesen Radweg benutzen. Soweit ein Kind bis zum vollendeten achten Lebensjahr von einer geeigneten Aufsichtsperson begleitet wird, darf diese Aufsichtsperson für die Dauer der Begleitung den Gehweg ebenfalls mit dem Fahrrad benutzen; eine Aufsichtsperson ist

insbesondere geeignet, wenn diese mindestens 16 Jahre alt ist. Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Soweit erforderlich, muss die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr angepasst werden. Vor dem Überqueren einer Fahrbahn müssen die Kinder und die diese begleitende Aufsichtsperson absteigen.“

2. § 11 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Sobald Fahrzeuge auf Autobahnen sowie auf Außerortsstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung mit Schrittgeschwindigkeit fahren oder sich die Fahrzeuge im Stillstand befinden, müssen diese Fahrzeuge für die Durchfahrt von Polizei- und Hilfsfahrzeugen zwischen dem äußerst linken und dem unmittelbar rechts daneben liegenden Fahrstreifen für eine Richtung eine freie Gasse bilden.“

3. In § 39 Absatz 7 wird nach dem Sinnbild „Mofas“ das folgende Sinnbild „E-Bikes“ eingefügt:



Einsitzige zweirädrige Kleinkrafträder
mit elektrischem Antrieb,
die sich bei einer Geschwindigkeit
von mehr als 25 km/h
selbstständig abschaltet
– E-Bikes –.

4. § 45 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 9 wird wie folgt gefasst:

„(9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs 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. Satz 3 gilt nicht für die Anordnung von

1. Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen 340),
2. Fahrradstraßen (Zeichen 244.1),

3. Sonderwegen außerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237, Zeichen 240, Zeichen 241) oder Radfahrstreifen innerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237 in Verbindung mit Zeichen 295),
4. Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c,
5. verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen nach Absatz 1d,
6. innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) nach Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern.

Satz 3 gilt ferner nicht für Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs nach Absatz 1

Satz 1 oder 2 Nummer 3 zur Beseitigung oder Abmilderung von erheblichen Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz hervorgerufen worden sind. Satz 3 gilt zudem nicht zur Kennzeichnung der in einem Luftreinhalteplan oder einem Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 oder 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgesetzten Umweltzonen nach Absatz 1f.“

- b) Nach Absatz 9 wird folgender Absatz 10 angefügt:

„(10) Absatz 9 gilt nicht, soweit Verkehrszeichen angeordnet werden, die zur Förderung der Elektromobilität nach dem Elektromobilitätsgesetz getroffen werden dürfen.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

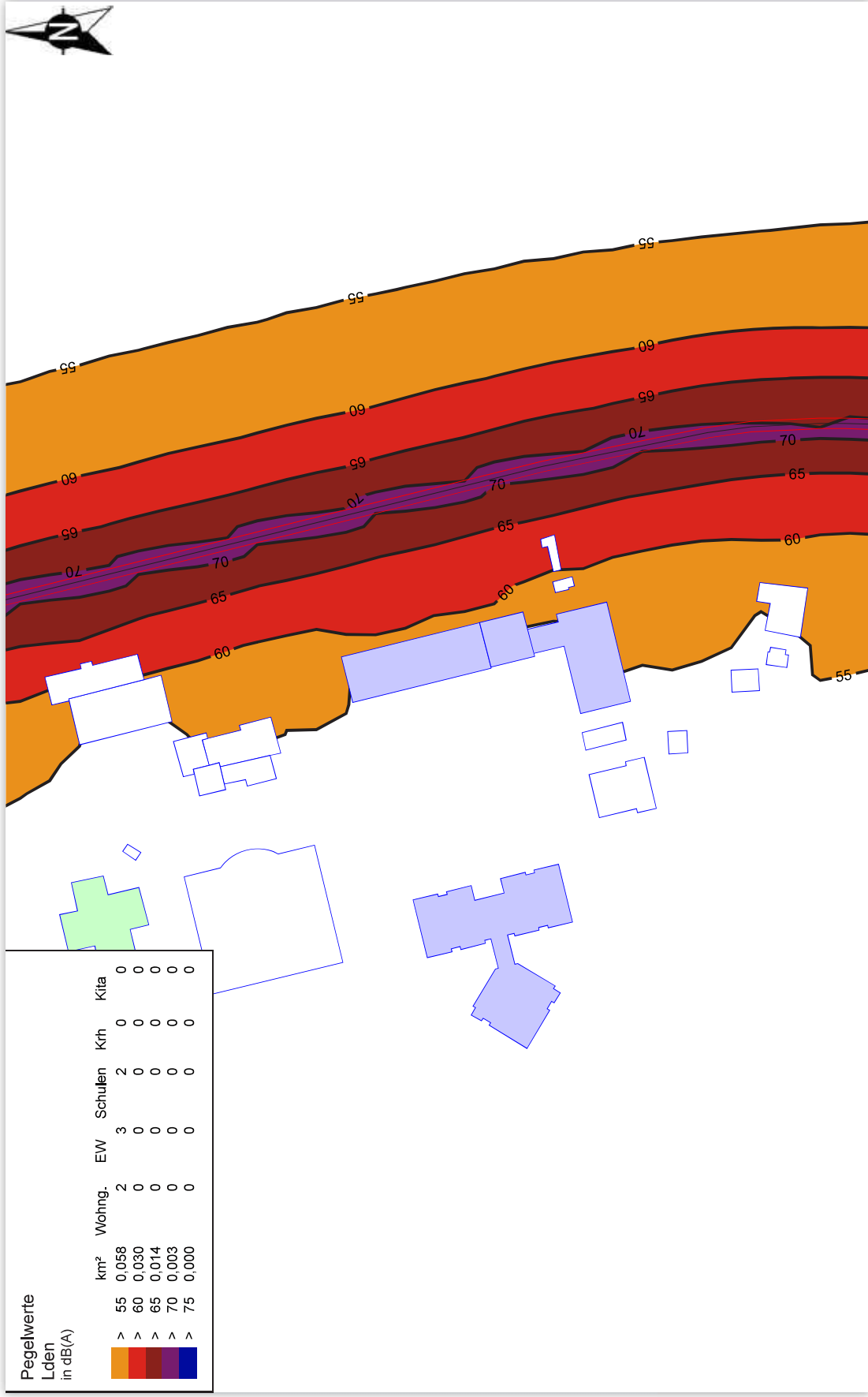
Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 30. November 2016

Der Bundesminister
für Verkehr und digitale Infrastruktur
A. Dobrindt

Die Bundesministerin
für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
Barbara Hendricks

Anlage 19 Isophonenkarte L_{DEN} im Bestand | Lößnitzcampus



Anlage 7 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (Stellungnahme vom 21.05.2014)

- ▶ Insgesamt behandelt der vorliegende Entwurf auf Grundlage einer vertieften Analyse der bestehenden straßenverkehrsbezogenen Umgebungslärmsituation die konkreten Möglichkeiten zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen im Gemeindegebiet Grünheide. Dabei wurden Überschreitungen der Prüfwerte $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$ insbesondere betrachtet. Unter Einbeziehung bereits realisierter Minderungsmaßnahmen werden für die Hauptlärmschwerpunkte des Straßenverkehrs weitere Regelungsmöglichkeiten herausgearbeitet, im Hinblick auf ihre Wirksamkeit und ihre Kosten analysiert und nach Prioritäten geordnet. Möglichkeiten zur Stärkung des innergemeindlichen Rad- und Fußverkehrs, des Umweltverbundes oder der Nutzung von Synergieeffekten durch Verknüpfung mit den übrigen gemeindlichen Planungen werden in die Betrachtungen einbezogen. Gebiete, die zur Festlegung als ruhiges Gebiet geeignet sind, werden dargestellt.

Abwägungsvorschlag:

Wird zur Kenntnis genommen.

- ▶ Hinsichtlich der Umgebungslärmquelle Flughafen Berlin-Schönefeld (Berlin Brandenburg) wird auf die Tätigkeit und die Ergebnisse der interkommunalen Arbeitsgruppe zur Erarbeitung eines Rahmenplans zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens Berlin Schönefeld (Teilaspekt Fluglärm) unter Beteiligung des MUGV verwiesen.

Abwägungsvorschlag:

Wird zur Kenntnis genommen.

- ▶ Gemäß § 13 Ziffer 2 der Verordnung zur Regelung der Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Immissionsschutzes (Immissionsschutzzuständigkeitsverordnung - ImSchZV) vom 31.08.2008, zuletzt geändert durch Verordnung vom 24.02.2012, ist bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen durch die Kommunen u.a. das Benehmen mit dem für Immissionsschutz zuständigen Mitglied der Landesregierung herzustellen. Im Rahmen des herzustellendes Benehmens habe ich den Entwurf des Lärmaktionsplans zur Kenntnis genommen.

Abwägungsvorschlag:

Wird zur Kenntnis genommen.

- ▶ Ich weise darauf hin, dass, soweit Lärmaktionspläne Maßnahmen vorsehen, deren Kosten der Bund oder das Land zu tragen haben, gemäß § 13 Ziffer 2 ImSchZV das Einvernehmen des für Verkehr zuständigen Mitglieds der Landesregierung (über den Landesbetrieb Straßenwesen) einzuholen ist. Darüber hinaus können Maßnahmen im Rahmen einer Lärmaktionsplanung nur auf Grundlage geltender fachgesetzlicher Bestimmungen durch die jeweils zuständigen Behörden umgesetzt werden. Daher ist es erforderlich – soweit nicht die Gemeinde selbst zuständige Behörde ist – auch mit diesen Behörden das Einvernehmen herzustellen. Soweit in zukünftigen Verwaltungsverfahren zur Umsetzung von Maßnahmen die Träger öffentlicher Belange zu beteiligen sind, wird das Landesamt für Umwelt jeweils über eine abzugebende Stellungnahme entscheiden.

Abwägungsvorschlag:

Wird zur Kenntnis genommen.

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (Stellungnahme vom 20.05.2014)

- ▶ Im Rahmen des LAP werden als Lärminderungsmaßnahmen Geschwindigkeitsreduzierungen für die Ortsdurchfahrten (OD) Hangelsberg, Fangschleuse, Altbuchhorst, Kagel und für die Friedrich-Engels-Straße in Grünheide in Betracht gezogen. Die vor-

derung zu rechnen, da auch im Bestand die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im selben Maße überschritten wird. Bauliche Maßnahmen, wie beispielsweise Verschwenkungen an Ortsein- und -ausgängen, sind als Ergänzung hierzu durchaus sinnvoll und können im weiteren Planungsprozess überprüft werden. Diese dienen jedoch in erster Linie der Einhaltung einer angeordneten Höchstgeschwindigkeit und sind daher nur indirekt Maßnahmen des Lärmschutzes.

- ▶ **Auffallend ist, dass im Gliederungspunkt 5.6 (Maßnahmenübersicht) ausschließlich verkehrsrechtliche Eingriffe [...] vorgeschlagen werden. Hierbei wird kein Bezug genommen auf die Bestimmungen des Absatz 9 im § 45 StVO, wonach Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden dürfen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Rechtsgüter erheblich übersteigt.**

Abwägungsvorschlag:

Wird zur Kenntnis genommen. Die Tatsache, dass Einwohner über den Prüfwerten (zum Teil auch über 70 dB(A) im Gesamttag bzw. 60 dB(A) in der Nacht) vorhanden sind, legt den logischen Schluss nahe, dass an den jeweiligen Straßen lebende Menschen einem allgemeinen Risiko der Gesundheitsgefährdung ausgesetzt sind. Die Maßnahmenplanung setzt bei der Lärmaktionsplanung ein, wenn Betroffene über den Prüfwerten von 65 dB(A) im Gesamttag und / oder 55 dB(A) in der Nacht festgestellt werden, wodurch sich eine Notwendigkeit für Maßnahmen ergibt. Zum § 45 StVO besteht dabei kein Widerspruch, zumal er beim späteren Verfahren der Beantragung und Anordnung von Maßnahmen straßenverkehrsrechtlicher Art zum Tragen kommt.

- ▶ **Der Nachweis der erheblichen Beeinträchtigung der Rechtsgüter ist mit dem Lärmaktionsplan nicht erbracht, bedarf jedoch in jedem Fall einer konkreten Einzelprüfung. Rechtlich relevant sind hierbei die Ergebnisse entsprechend der RLS-90 (Richtlinien für Lärmschutz an Straßen).**

Abwägungsvorschlag:

Wird zur Kenntnis genommen. Wenn über den Prüfwerten betroffene Personen festgestellt werden, so ist deren Beeinträchtigung hinreichend nachgewiesen, auch wenn der Lärmaktionsplan selbst keine Rechtsgrundlage für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen darstellt. Die Maßnahmen sind einzeln zu beantragen, wobei Berechnungen nach RLS-90 durchgeführt werden müssen, deren Ergebnisse nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV zu beurteilen sind. Nach Punkt 1.4 der Lärmschutz-Richtlinien-StV können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen auch aus Lärmaktionsplänen resultieren. Der Lärmaktionsplan ist bei einer Ermessensentscheidung der Behörde angemessen zu berücksichtigen.

- ▶ **Die unter Gliederungspunkt 5.4 angesprochenen begleitenden und ergänzenden Maßnahmen und deren Synergieeffekte werden nur pauschal erwähnt. Beispielsweise findet der derzeit laufende Ausbau der Autobahn A 12 zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und zur Senkung der Störanfälligkeit dieser Bundesfernstraße keine Betrachtung in den Auswirkungen für die durch das Gemeindegebiet verlaufenden Autobahn-Bedarfsumleitungen. Die auf das Gemeindegebiet abstrahlende Ortsumgehung Herzfelde der B 1 ist nicht Gegenstand in den vorliegenden Betrachtungen. Auch werden die erforderlichen Grundinstandsetzungen der L 38 im lärmtechnisch speziell betrachteten Teil der Ortsdurchfahrt Hangelsberg nicht angesprochen.**

Abwägungsvorschlag:

Wird zur Kenntnis genommen. Begleitende Maßnahmen sollen nicht die Hauptlast der Lärminderung vollbringen, sondern lediglich unterstützend wirken. Der Fokus liegt daher natürlich auf Maßnahmen, die eine deutliche Pegelminderung bewirken, wobei sich das Maßnahmenspektrum für die betrachteten Straßenabschnitte der Gemeinde Grünheide (Mark) zum Großteil auf Geschwindigkeitsreduzierung begrenzt, da andere Maßnahmen unsinnig wären oder keine Wirkung hätten. Grundsätzlich betrachtet ein LAP auch immer den Bestand. Daher kann der zukünftige Ausbauzustand der BAB A 12 eben nicht Grundlage der Maßnahmenplanung sein, sondern fließt erst nach seiner Fertigstellung in eine spätere Fortschreibung der Lärmaktionsplanung für die Gemeinde Grünheide (Mark) zur nächsten Runde im Jahr 2018 ein. Denkbar ist es daher zum Beispiel, dass aufgrund der derzeitigen Situation in der Ortsdurchfahrt Hangelsberg Tempo 30 angeordnet wird und nach der Fertigstellung des Autobahnausbaus (und einer damit einhergehenden tat-

Karsten Sommer*

Zur Durchsetzung von Lärmaktionsplänen durch die Kommunen

Anmerkung zum Urteil des VGH Baden-Württemberg vom 17.7.2018
– 10 S 2479/17 (rechtskräftig)

In seiner – inzwischen rechtskräftigen – Entscheidung widmet sich der VGH Baden-Württemberg für die Durchsetzung von Lärmaktionsplänen zentralen Fragen: Gehört die Lärmaktionsplanung zur kommunalen Selbstverwaltung? Kann die planende Kommune die von ihr im Lärmaktionsplan festgesetzten Maßnahmen gegenüber den zur Durchsetzung verpflichteten (§§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 BImSchG) Aufgabenträgern durchsetzen? Welche Voraussetzungen muss ein Lärmaktionsplan erfüllen, soll er auch mit gerichtlicher Hilfe durchsetzbar sein? Der folgende Beitrag beleuchtet die Bedeutung der Entscheidung für die Rechtsanwendung.

I. Einleitung

Eine der Hauptlärmquellen und damit Gegenstand der Lärminderungsplanung nach §§ 47a ff. BImSchG ist der Straßenverkehrslärm. Als kurzfristig effektive Maßnahme zur Minderung des Straßenverkehrslärms besonders an Hauptverkehrsstraßen erfreut sich die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h größter Beliebtheit bei den nach § 47e Abs. 1 BImSchG regelmäßig für die Aufstellung der Lärmaktionspläne zuständigen Kommunen. Die Umsetzung solcher Verkehrsbeschränkungen obliegt allerdings den Straßenverkehrsbehörden – und führt regelmäßig zu Konflikten zwischen diesen beiden Akteuren. Der VGH Baden-Württemberg hat den Konflikt in einer wegweisenden Entscheidung zugunsten der Kommunen gelöst. Die Entscheidung geht auf die für die Durchsetzung von Lärmaktionsplänen der Kommunen zentralen Rechtsfragen ein.

II. Zum Verhältnis von Lärmaktionsplänen und straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen

Gegenstand des Rechtsstreits war die von einer baden-württembergischen Gemeinde im Lärmaktionsplan festgelegte Lärminderungsmaßnahme „Tempo 30 nachts“ im Bereich zweier Ortsdurchfahrten einer Landesstraße. Den Antrag auf Umsetzung dieser Verkehrsbeschränkungen lehnte das Landratsamt als zuständige Straßenverkehrsbehörde ebenso ab, wie das Regierungspräsidium als Widerspruchsbehörde. Das Verwaltungsgericht wies die Klage ab. Der Gemeinde stehe kein subjektives Recht auf Umsetzung des Lärmaktionsplans zu. Das sieht der VGH Mannheim anders.

Der VGH ordnet die Frage, ob eine Kommune ein subjektives Recht auf Umsetzung ihrer Lärmaktionsplanung beim für die Umsetzung zuständigen Träger geltend machen kann, zutreffend als umstrittene Rechtsfrage ein, die nicht mit der eine Klagebefugnis ausschließenden Gewissheit verneint werden kann und prüft sie – anders als noch die Vorinstanz – bei der Begründetheit der Klage.

Das Gericht verpflichtet die Straßenverkehrsbehörde zur Anordnung von Tempo 30 nachts auf den Ortsdurchfahrten

* Karsten Sommer ist Fachanwalt für Verwaltungsrecht in Berlin.

der Landesstraße. Die Ablehnung der Verkehrsbeschränkungen verstoße gegen §§ 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG. Der VGH orientiert sich dabei am Wortlaut des § 47 Abs. 6 BImSchG. Danach sind in Plänen festgelegte Maßnahmen durch Anordnungen der zuständigen Behörden durchzusetzen. Der vom Gesetzgeber strikt formulierte „Umsetzungsbefehl“ bereitet den für die Umsetzung zuständigen Behörden insbesondere dann Probleme, wenn die Rechtsgrundlage für die Umsetzung der Maßnahme des Lärmaktionsplans ihnen Ermessen einräumt, wie das in § 45 StVO der Fall ist. Der VGH erkennt, der fachrechtliche Ermessensspielraum werde durch die Lärmaktionsplanung vollständig überlagert, der Fachbehörde also die Ermessensausübung entzogen und in die Lärmaktionsplanung gewissermaßen „vorverlagert“. Diese Auffassung entspricht der in der Rechtsprechung zu § 47 Abs. 6 BImSchG wohl überwiegend¹ sowie in der Literatur mit gewissen Nuancen vertretenen Auffassung.² Die Konsequenz daraus ist, dass die Träger der Lärmaktionsplanung neben den – allerdings eher rudimentären – verfahrensrechtlichen und materiellrechtlichen Anforderungen des BImSchG und der Umgebungslärmrichtlinie die fachrechtlichen Voraussetzungen der festgelegten Maßnahmen zu prüfen und dazu auch die Fachbehörden zu beteiligen haben.

Eine andere Auffassung zu der Frage, ob der eine Verkehrsbeschränkungsmaßnahme eines Lärmaktionsplans umsetzenden Straßenverkehrsbehörde ein Ermessen nach § 45 StVO zusteht, vertritt bisher das OVG Bremen.³ Allerdings zeichnen sich die Entscheidungen des OVG Bremen dadurch aus, dass es die Vorschriften der §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 BImSchG, die das Verhältnis zwischen Lärmaktionsplan und fachrechtlicher Umsetzung regeln, nicht einmal erwähnt, geschweige denn würdigt. Die weitgehend einheit-

liche Auffassung in der Literatur würdigt das OVG Bremen nicht. Es fehlt den Entscheidungen an jeder nachvollziehbaren Auseinandersetzung mit dem Verhältnis von Lärmaktionsplänen und ihrer Umsetzung durch die Fachbehörden.

Der VGH setzt sich mit Wortlaut und Bedeutung von §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 BImSchG auseinander und berücksichtigt dabei auch den unionsrechtlichen Effektivitätsgrundsatz mit Blick auf die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie. Gemeint ist die Überlegung, dass die Aufspaltung in Planerstellung durch die Kommunen und Planvollzug durch andere Träger nicht dazu führen darf, dass die Umgebungslärmrichtlinie in Deutschland nicht effektiv umgesetzt wird. Gerade im Bereich straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen besteht diese Gefahr durch die offenbar verbreitete Weigerung von Straßenverkehrsbehörden, Verkehrsbeschränkungen auf der Grundlage von Lärmaktionsplänen anzuordnen.⁴

Nicht uneingeschränkt zugestimmt werden kann dem VGH Mannheim allerdings hinsichtlich der Konsequenzen seiner Auffassung, die planaufstellenden Kommunen hätten das fachrechtliche Ermessen auszuüben. Die Feststellung des VGH, die planende Gemeinde müsse die Rechte Dritter in ihr Planungsermessen einstellen und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz beachten, folgt noch allgemeinen rechtsstaatlichen Grundsätzen.

Schwieriger wird es dann im Detail. So führt der VGH aus, die umsetzende Fachbehörde müsse das auch kontrollieren und eine unverhältnismäßige Lärminderungsmaßnahme sei defizitär und müsse deswegen nicht umgesetzt werden. Will der VGH damit tatsächlich der Fachbehörde eine „Planverwerfungskompetenz“ zugestehen? Das scheint zwar mit einigen Stimmen in der Literatur konform zu gehen.⁵ Dabei wird allerdings nicht hinreichend gewürdigt,

1 OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 20.10.2011 – OVG 1 B 4.10, juris Rn. 19; OVG Münster, Beschluss vom 25.1.2011 – 8 A 2751/09, juris Rn. 83; OVG Lüneburg, Urteil vom 12.5.2011 – 12 LC 143/09, juris Rn. 76. Aus der erstinstanzlichen Rechtsprechung etwa VG Berlin, Urteil vom 4.1.2016 – 11 K 132.15, juris Rn. 17, und davor VG Minden, Beschluss vom 9.12.2013 – 2 L 478/13, juris Rn. 44 und 68; VG Hannover, Urteil vom 21.4.2009 – 4 A 5211/08, juris Rn. 25.

2 Zur Lärmaktionsplanung vgl. etwa *Cancik*, in: TUNE ULR, Umweltbundesamt, Lärmbilanz 2010. Untersuchung der Entscheidungskriterien für festzulegende Lärminderungsmaßnahmen in Lärmaktionsplänen nach der Umgebungsrichtlinie 2002/49/EG, 2011 (UBA-Texte 78/2011), S. 95 ff.; *dies.*, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, BImSchG, § 47d Rn. 28 ff.; *Scheidler/Tegeger*, in: Feldhaus, Bundes-Immissionsschutzrecht, BImSchG, § 47d Rn. 62; *Berkemann*, Straßenverkehrslärm im Rahmen eines (unionsrechtlichen) Lärmaktionsplans – Zur Handhabung des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, Abs. 9 StVO, NuR 2012, 517 (521 f.); *Berkemann*, Rechtsgutachten zur Frage des rechtlichen Rahmens eines Lärmaktionsplanes (vgl. § 47 d BImSchG), seiner verfahrensmäßigen Aufstellung, der festgelegten Maßnahmen und seiner Umsetzung unter Beachtung des unionsrechtlichen Richtlinienrechts, im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten Rheinland-Pfalz, März 2015 (abzurufen unter: <https://mueef.rlp.de>), S. 57 ff.; *Scheidler*, Strategische Umweltprüfung für Lärmaktionspläne, NuR 2005, 628 ff.; *Assmann/Knierim/Friedrich*, Die Luftreinhaltungsplanung im Bundes-Immissionsschutzgesetz, NuR 2004, 695

(700); *Engel*, Aktuelle Fragen des Lärmschutzes: Lärmaktionsplanung, NVwZ 2010, 1191 (1195 f.); *Sparwasser/Engel*, Aktionspläne des Luftreinhalte- und Lärmschutzrechts im Spannungsfeld zwischen deutschem und europäischem Recht, NVwZ 2010, 1513 (1516); *Köck*, in: BeckOK Umweltrecht, BImSchG, § 47 Rn. 18 f.; *Kupfer*, Lärmaktionsplanung – Effektives Instrument zum Schutz der Bevölkerung vor Umgebungslärm, NVwZ 2012, 784 (786).

3 OVG Bremen, Beschluss vom 11.2.2016 – 1 B 241/15, juris Rn. 26; Beschluss vom 21.6.2010 – 1 B 68/10, juris Rn. 10.

4 Die beschriebene Weigerung der Straßenverkehrsbehörden ist eines der am häufigsten genannten Vollzugshindernisse für die Lärmaktionsplanung. Vgl. dazu *Sommer/Heinrichs*, Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30: Stärkung der Entscheidungskompetenzen der Kommunen, Umweltbundesamt, Berlin 2016, veröffentlicht als UBA-Texte 30/2016; *Heinrichs/Cancik*, TUNE ULR Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen, Umweltbundesamt, Berlin 2015, veröffentlicht als UBA-Texte 33/2015.

5 So wohl *Cancik*, Stand und Entwicklung der Lärminderungsplanung in Deutschland, in: Faßbender/Köck, Aktuelle Entwicklungen im Immissionsschutzrecht, Baden-Baden, 2013, S. 65 ff., 70; wohl ebenfalls in diese Richtung *Engel*, Aktuelle Rechtsfragen der Lärmaktionsplanung, in: Gesellschaft für Umweltrecht, Dokumentation zur 33. wissenschaftlichen Fachtagung der GfU e.V., Berlin 2009, 2010, S. 95 ff., 136.

dass eine Planverwerfungskompetenz – gerade im Bereich kommunaler Selbstverwaltung, den der VGH hier berührt sieht – einer Rechtsgrundlage oder zumindest einer Herleitung aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen bedürfte. Berkemann hat zu Recht darauf hingewiesen, dass die Annahme einer allgemeinen Planverwerfungskompetenz dazu führen würde, dass die Bauaufsicht bei Erteilung von Baugenehmigungen im Außenbereich nicht nach § 35 Abs. 3 S. 1 Nr. 2 BauGB an einen Lärminderungsplan gebunden wäre.⁶ Das ist mit dem Zweck dieser Vorschrift kaum vereinbar. Eine Planverwerfungskompetenz dürfte den Fachbehörden – auch den Straßenverkehrsbehörden – daher wohl nicht einzuräumen sein. Den Plan auf seine Rechtmäßigkeit zu überprüfen, dürfte wohl eher den Gerichten übertragen sein.

So richtig die Feststellung des VGH Mannheim ist, die Gemeinden sind grundsätzlich auch nicht an für Fachbehörden geltende Verwaltungsvorschriften gebunden, so fragwürdig ist dann nachfolgend die Orientierung allein an den straßenverkehrsrechtlichen Maßstäben. Die fehlende Bindung der für die Entscheidungen der Straßenverkehrsbehörden erlassenen Lärmschutz-Richtlinien-StV ergibt sich bereits daraus, dass die Gemeinden als kommunale Planungsträger nicht Adressaten dieser Verwaltungsvorschriften sind. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV dürften für die Gemeinden in der Lärmaktionsplanung wichtige Hinweise auf die notwendigen Inhalte der planerischen Abwägung darstellen und zudem über die Stellungnahmen der Straßenverkehrsbehörden auch Eingang in die Planungsverfahren finden. Maßstab für die planerische Abwägung bzw. das Ermessen nach § 47d Abs. 1 S. 3 BImSchG ist aber das Immissionsschutzrecht mit seiner auch vorsorgeorientierten Ausrichtung, die sich etwa in geringeren Lärmwerten ausdrücken kann, bei deren Erreichen und Überschreiten Handlungsbedarf erkannt wird. So empfiehlt das Umweltbundesamt als Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung zur

Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen kurzfristig einen L_{DEN} in Höhe von 65 dB(A) und einen L_{Night} in Höhe von 55 dB(A), zur Vermeidung erheblicher Belästigungen mittelfristig 55/45 dB(A) und zur Vermeidung von Belästigungen langfristig 50/40 dB(A).⁷ Der VGH Mannheim richtet seine Rechtmäßigkeitsprüfung des Lärmaktionsplans an den von der Rechtsprechung zu Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen nach § 45 StVO entwickelten Maßstäben aus. Das mag im Sinne einer worst-case-Prüfung gerechtfertigt sein: Ist eine straßenverkehrliche Maßnahme schon nach den Maßstäben der StVO rechtmäßig, so dürfte das regelmäßig erst recht nach den Maßstäben für die Lärmaktionspläne gelten. Maßstab für die Rechtmäßigkeit der Lärmaktionsplanung muss aber die Überlegung sein, ob die den Maßnahmenfestlegungen zugrunde liegenden Auslösewerte der Prüfung nach der Umgebungslärmrichtlinie und §§ 47a ff. BImSchG standhalten. So scheinen auch die Ausführungen des VGH gemeint, wenn er formuliert:

„Die Festlegung, der die Erkenntnisse aus der Lärmkartierung zugrunde liegen und die auf Berechnungen nach VBEB beruhen, was auch im Hinblick auf anderweitige Vorgaben in Nr. 2.5 der Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht zu beanstanden ist (...), lassen vor diesem Hintergrund keine Abwägungsmängel erkennen.“

III. Lärmaktionsplanung der kommunalen Planungshoheit zuzurechnen

Der VGH Mannheim führt schließlich aus, dass die rechtswidrige Verweigerung der Umsetzung des rechtmäßigen Lärmaktionsplans die Gemeinde in ihrem Recht auf kommunale Selbstverwaltung verletzt. Bei der Bewältigung des Umgebungslärms handele es sich um eine Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft. Sie betrifft Bedürfnisse und Interessen, die in der örtlichen Gemeinschaft wurzeln und in einem spezifischen Bezug zu ihr stehen, die den Gemeindegewohnern als solchen gemeinsam sind, indem sie das Zusammenleben und -wohnen der Menschen in der Gemeinde berühren. Mit diesen Formulierungen nahe an denen des Bundesverfassungsgerichts in der Rastede-Entscheidung vermag das Gericht zu überzeugen.⁸

Nicht recht überzeugen können aber die Überlegungen, mit denen der VGH der Gemeinde die Berufung auf § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO verweigert. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner wegweisenden Entscheidung vom 20.4.1994 den Gemeinden unter drei Voraussetzungen ein auch gerichtlich durchsetzbares Recht auf ermessensgerechte Entscheidung zugebilligt:⁹

„Es muss jedenfalls – erstens – hinreichend konkret die verkehrsmäßigen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich darstellen, die aus Gründen der geordneten städtebaulichen Entwicklung für erforderlich oder zweckmäßig gehalten werden. Das städtebauliche Ver-

6 Berkemann, Rechtsgutachten zur Frage des rechtlichen Rahmens eines Lärmaktionsplanes (vgl. § 47 d BImSchG), seiner verfahrensmäßigen Aufstellung, der festgelegten Maßnahmen und seiner Umsetzung unter Beachtung des unionsrechtlichen Richtlinienrechts, im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten Rheinland-Pfalz, März 2015 (abzurufen unter: <https://mueef.rlp.de>), S. 64 f.

7 <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermaktionsplanung>.

8 So – allerdings ohne nachvollziehbare Begründung – OVG Lüneburg, Beschluss vom 10.1.2014 – 12 LA 68/13 – NordÖR 2014, 200 (L) = NdsVBl 2014, 203 mit Anm. Berkemann, Kommunale Lärmaktionsplanung (§ 47d BImSchG) – Das (unionsrechtliche) Recht richtig anwenden!, in: NordÖR 2015, 1 ff.; ebenso Engel, NVwZ 2010, 1991 (1998); Scheidler/Tegeeder, in: Feldhaus, Bundesimmissionsschutzrecht, Bd. 1, Teil II, § 47e Rn. 8; die weite Interpretation des gemeindlichen Selbstverwaltungsrechts durch das Bundesverfassungsgericht in der Rastede-Entscheidung vom 23.11.1988 – 2 BvR 1619/83, NVwZ 1989, 347 ff. stützt die Erwägungen des VGH Mannheim.

9 BVerwG, Urteil vom 20.4.1994 – 11 C 17/93, juris.

kehrskonzept muss – zweitens – von den für die Willensbildung der Gemeinde zuständigen Organen beschlossen worden sein. Soweit es die Veränderung von Verkehrsstraßen und -strömen zum Inhalt hat, muss es – drittens – den Erfordernissen planerischer Abwägung genügen und insbesondere darlegen, weshalb bestimmte Straßen(züge) belastet und welche neuen Straßen(züge) in für dortige Anwohner zumutbarer Weise belastet werden können und sollen.“

Ein Lärmaktionsplan ist stets auch aus den städtebaulichen Gründen nach § 1 Abs. 6 Nr. 1, 2 und 7 BauGB veranlasst. Er beinhaltet regelmäßig eine der geordneten städtebaulichen Entwicklung dienende Verkehrsplanung, so dass sich ein durchsetzbares subjektives Recht der Gemeinde regelmäßig auch aus § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO ergeben sollte.

IV. Fazit

Die Entscheidung des VGH Mannheim ebnet den Weg für die Durchsetzung einer effektiven Lärminderungsplanung. Das Verhältnis von Lärmaktionsplänen zur fachrechtlichen Umsetzung besonders durch Verkehrsbeschränkungen wird aber wohl erst in den nächsten Jahren durch die Rechtsprechung weiter geklärt, wenn immer mehr Kommunen im Zuge der laufenden sogen. 3. Runde der Lärmaktionsplanung ihre Planung den hohen Anforderungen anpassen, die sich aus der Bindungswirkung der Lärmaktionspläne ergeben – und wenn weiterhin Straßenverkehrsbehörden die Durchsetzung der Maßnahmen der Lärmaktionspläne verweigern. Es ist zu hoffen, dass dann zunehmend auch die über die oberste Priorität des Gesundheitsschutzes hinausgehenden Anforderungen der Umgebungslärmrichtlinie Bedeutung erlangen.