Wir sind das ne-

Postanschrift: Kreisverwaltung Mettmann · Postfach · 40806 Mettmann

Kreis Mettmann
Der Landrat

Die Bürgermeisterin
Fachbereich Planung

40721 Hilden

Ihr Schreiben	11.01.16	Auskunft erteilt	Herr Zellin
Aktenzeichen	61-1	Zimmer	3.218
Datum	16.02.2016	Tel. 02104_99_	2607
		Fax 02104_99_	842607
		E-Mail	koordinierung@kreis-mettmann.de

Bitte geben Sie bei jeder Antwort das Aktenzeichen an.

Beteiligung als Träger öffentlicher Belange

Lärmaktionsplan: Stufe II
Beteiligung gem.: § 47 BImSchG

Zu der o. g. Planungsmaßnahme nehme ich wie folgt Stellung:

Im Rahmen des für die Stadt Hilden durch das Ing. Büro Stadt Verkehr Grasy + Zanolli erstellten Lärmaktionsplanes Stufe II, wurden mehrere Hauptverkehrsstraßen lärmtechnisch untersucht. Dabei war bei den in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Straßen insbesondere die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h als lärmmindernde Maßnahme angegeben.
Diese Straßen sind, laut Verkehrsentwicklungsplan, Bestandteil des bestehenden Vorfahrtsstraßennetzes (Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO, Zeichen 306) der Stadt Hilden. Ein solches Vorfahrtsstraßennetz hat auch innerörtlich nach den VwV zu § 45 Abs. 1e Nr. XI *leistungsfähig zu sein und die Bedürfnisse des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs sicherzustellen*. So ist auch aus Sicht der Kreisverwaltung diesen klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und städtischen Hauptverkehrsstraßen eine besondere verkehrliche Funktion zuzuordnen. Grundsätzlich gilt auf solchen Vorfahrtsstraßen Tempo 50 km/h. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, als lärmreduzierende Maßnahme, ist das Folgende zu beachten.

Lärmschwerpunkte Vorfahrtsstraßennetz	**Maßnahme**	**Zeitpunkt der Umsetzung**	**Bemerkung**
K-M2-2 / K-M2-3 L 404 zwischen Hofstraße und Baustraße	Tempo 30 22:00 - 06:00 Uhr 06:00 - 22:00 Uhr	Kurz-mittelfristig	Prüfauftrag Lärmschutz-Richtlinien-StV, RLS-90

…

K-M3-2 / K-M3-3 L 403 zwischen Berliner Straße und Kronengarten	Tempo 30 22:00 - 06:00 Uhr 06:00 - 22:00 Uhr	Kurz-mittelfristig	Prüfauftrag Lärmschutz-Richtlinien-StV, RLS-90
K-M5-1 L 85 zwischen Berliner Straße und Körner Straße	Tempo 30 22:00 - 06:00 Uhr	Kurz-mittelfristig	Prüfauftrag Lärmschutz-Richtlinien-StV, RLS-90
K-M6-1 / K-M6-2 Gerresheimer Straße zwischen Berliner Straße und Beethovenstraße	Tempo 30 22:00 - 06:00 Uhr 06:00 - 22:00 Uhr	Kurz-mittelfristig	Prüfauftrag Lärmschutz-Richtlinien-StV, RLS-90
K-M7-1 / K-M7-2 Hochdahler Straße zwischen Am Jägersteig und Hummelster Straße	Tempo 30 22:00 - 06:00 Uhr 06:00 - 22:00 Uhr	Kurz-mittelfristig	Prüfauftrag Lärmschutz-Richtlinien-StV, RLS-90
L 282 (Ost-/Nord-/Westring) Oststraße (Gemeindestraße) Baustraße (Gemeindestraße)	Keine Aussage im LAP II vorhanden	Falls Maßnahme zur Beschränkung des fließenden Verkehrs geplant, Beachtung Lärmschutz-Richtlinie-StV, RLS-90	

Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen erfolgt unter Berücksichtigung des § 47 d Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Dieser enthält keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen, wie zum Beispiel Geschwindigkeitsreduzierungen, sondern verweist auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen wie z.B. § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO. Einschlägig sind hier § 45 StVO, der in den Verwaltungsvorschriften auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV Bezug nimmt sowie der RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 vom 07.02.2008 zur Lärmaktionsplanung.

Die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung (siehe Tabelle) stellt die Durchführung einer verkehrsrechtlichen Maßnahme dar. Zuständig dafür sind die Straßenverkehrsbehörden. Diese können, wie bereits erwähnt, gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO *die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.* Um derartige Maßnahmen, wenn notwendig, mit dem richtigen „Augenmaß“ zu treffen, hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden, die bereits erwähnten

"Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)"

erlassen, die bekanntermaßen für die – auch nachgeordneten Verwaltungsbehörden – verbindlich sind.

<u>Auszug aus „Allgemeines“:</u>

1.3 Vor Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten und insbesondere das Erfordernis nach § 45 Abs. 9 StVO (*Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von ... dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absät-*

zen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt ...) festzustellen. ....

1.4 Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen sollen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörde /Gemeinde angeordnet werden. Zudem sollen sie kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen wie z.B. aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen, Förderung des ÖPNV, Bau lärmarmer Fahrbahndecken sein, sondern in ein Konzept zur Lärmbekämpfung eingebunden werden.

Auszug aus den „Grundsätzen":

2.1 Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort (RLS-90) einen Richtwert von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungen etc. überschreitet.

2.3 Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den (*unter Punkt 2.1. genannten*) Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden (straßenverkehrsrechtliche *Maßnahmen sind allerdings schon ab einer berechneten Differenz von 2,1 dB(A)zu prüfen).*

Auszug aus Maßnahmen:

3. Als straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen kommen u.a. Geschwindigkeitsbe- schränkungen und Verkehrsverbote in Betracht.

3.3 Einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Hauptverkehrsstraßen steht in der Regel deren besondere Verkehrsfunktion (Bündelung des weiträumigen und innerörtlichen Verkehrs mit gleichzeitiger Entlastung der Wohngebiete) entgegen. Verkehrsverbote kommen nur in Betracht, wenn die besondere Verkehrsfunktion der jeweiligen Straße und die Verkehrsbedürfnisse dies zulassen, für die ausgeschlossenen Verkehrsarten eine zumutbare und geeignete Umleitungsstrecke vorhanden ist und eine Verlagerung des Straßenverkehrslärms in andere schutzwürdige Gebiete nicht zu befürchten ist.

Den Lärmschutz-Richtlinien-StV ist zu entnehmen, dass die Lärmpegel nach RLS-90 berechnet werden und die Lärmrichtwerte bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungen liegen. Diese Lärmrichtwerte scheinen bei den o.a. Straße zumeist nicht überschritten zu sein. Unterhalb dieser Werte hat die Straßenverkehrsbehörde einen Entscheidungsspielraum, ob sie überhaupt und wenn ja, mit welchen Maßnahmen sie gegen eine Lärmbelastung vorgeht.

Damit beurteilt werden kann, ob die im Lärmaktionsplan II vorgesehenen, teils temporären, Geschwindigkeitsreduzierungen (siehe Tabelle) den rechtlichen Vorgaben entsprechen, sind zunächst die Lärmwerte nach RLS-90 zu ermitteln. Lärmindizes nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen" (VBUS), **eignen sich für die Ermittlung der Lärmrichtwerte** von hier 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungen **nicht**. Die Lärmindizes nach VBUS, inkl. der Kartendarstellung über den Umgebungslärm, stellen nur einen Überblick über die Lärmsituation dar. Sie sind aufgrund der Abweichung der beiden Rechenverfahren VBUS und RLS-90 nicht miteinander vergleichbar.

Fazit:

Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärmminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen der spezialgesetzlichen Ermächtigungsgrundlagen erfüllt sind. Für die Prüfung, ob die Tatbestandsvoraussetzungen vorliegen, sind die Lärmschutz-Richtlinien StV zu berücksichtigen (siehe auch die abschließend folgende Verfügung der Bezirksregierung Düsseldorf vom 25.01.2016). Die Berücksichtigung der Lärmschutz-Richtlinie StV, basierend auf der darin enthaltenen Ermittlung der Lärmwerte nach **RLS-90** (s.o.), ist dem Lärmschutzplan II nicht zu entnehmen.

Die Lärmwerte nach RLS-90 sind daher an den in der Tabelle dargestellten Straßenabschnitten an Hauptverkehrsstraßen zu ermitteln und die laut LAP II geplanten geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen anhand der einschlägigen Vorschriften des Fachrechtes zu prüfen. Dies ist auch laut LAP Hilden Stufe II bei der Untersuchung der kurz-mittelfristigen Maßnahmen an den Hauptverkehrsstraßen so vorgesehen.
Es wird gebeten, das Ergebnis der Untersuchung der Fachaufsicht des Kreises Mettmann vor Umsetzung einer Maßnahme zur Beschränkung des fließenden Verkehrs zur Verfügung zu stellen.

Kreisgesundheitsamt:

In dem Lärmaktionsplan (LAP) Stufe II wurden u.a. Maßnahmen an den Hauptverkehrsstraßen (mit einem DTV-Wert > 8200 Kfz) untersucht und dargestellt, mit denen eine Lärmminderung in den angrenzenden Bereichen erreicht werden soll. Hierbei handelt es sich um Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen.

Aus Sicht des Gesundheitsamtes werden grundsätzlich schallmindernde Maßnahmen (insbesondere aktive Schallschutzmaßnahmen) befürwortet, durch die die Höhe der Schallpegel verringert und die Anzahl der vom Lärm betroffenen Personen reduziert werden. Hierdurch können die Voraussetzungen für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse verbessert werden.

Die Umsetzung der im LAP dargestellten Maßnahmen wird daher aus Sicht des Gesundheitsamtes als sinnvoll angesehen, insbesondere in den hoch lärmbelasteten Bereichen.

Aus Sicht der ***Unteren Wasserbehörde***, ***Unteren Immissionsschutzbehörde, Unteren Bodenschutzbehörde, Unteren Landschaftsbehörde sowie dem Liegenschaftsamt***
bestehen keine Bedenken.

Im Auftrag

Zellin

Anlage: Verfügung der Bezirksregierung Düsseldorf vom 25.01.2016