Übersicht

Hilden

Die Bürgermeisterin
Hilden, den 24.04.2019
AZ.: IV / 66.1

WP 14-20 SV 66/130/2

Anregung/Beschwerde nach § 24 GO NRW

Anregung nach § 24 GO NRW: Einrichtung Tempo 30 Baustraße / Grünstraße

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
SPD			
CDU			
Grüne			
Allianz			
FDP			
BÜRGERAKTION			
AfD			

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen	☐ ja	☒ nein	☐ noch nicht zu übersehen
Personelle Auswirkungen	☐ ja	☒ nein	☐ noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss	05.06.2019	Vorberatung
Haupt- und Finanzausschuss	26.06.2019	Entscheidung

Abstimmungsergebnis/se

Stadtentwicklungsausschuss	05.06.2019
Haupt- und Finanzausschuss	26.06.2019

Anlage 1 1. Nachfrage Verwaltung
Anlage 2 1. Mail Antragsteller
Anlage 3 2. Nachfrage Verwaltung
Anlage 4 2. Mail Antragsteller
Anlage 5 Auszug Niederschrift STEA 10.4. zur SV 66/130/1
Anlage 6 Vorgängervorlagen gesamt

Geänderter Antrag:

1. Es wird die zeitlich unbefristete Einrichtung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf dem Straßenzug Baustraße (Lindenplatz bis Grünstraße) und Grünstr. (Baustraße bis Walderstr) angeregt.

2. Hilfsweise wird eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf dem Straßenzug Baustraße (Lindenplatz bis Grünstraße) und Grünstr. (Baustraße bis Walderstr) angeregt.

3. Hilfsweise wird eine zeitlich befristete Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem nördlichen Abschnitt der Grünstr. zur Schulwegsicherung angeregt.

Begründung:

Es wird auf die als Anlage der SV beigefügten Mails des Bürgers verwiesen.

Stellungnahme der Verwaltung zum geänderten Antrag

Zur Antragstellung
Entsprechend des Beschlusses des STEA vom 10.4.19 hat die Verwaltung Kontakt mit dem Antragsteller aufgenommen und gefragt:

Ihre Anregung vom 30.11.18 bezieht sich ausschließlich auf nächtlichen Lärmschutz. Ist dies tatsächlich so gemeint, oder geht es eigentlich um eine allgemeine Geschwindigkeitsabsenkung tagsüber, wie sie vergleichsweise im westlichen Teil der Baustraße Richtung Lindenplatz zur Schulwegsicherung besteht (Anlage 1).

Da keine Telefon- oder E-Mailkontaktdaten vorlagen, musste dies schriftlich erfolgen. Für die Klärung des Sachverhaltes wurde vom Tiefbau- und Grünflächenamt ein Gespräch angeboten.

Leider wurde davon kein Gebrauch gemacht, sondern per Mail geantwortet (Anlage 2). In dieser Mail wird eine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf der gesamten Baustraße und hilfsweise eine nächtliche Beschränkung zum Lärmschutz beantragt.

Das Tiefbau- und Grünflächenamt hat daraufhin den Antragsteller per Mail (Anlage 3) näher über die rechtliche Situation informiert und versucht, den Antrag weiter zu konkretisieren. Wiederum wurde ein Gespräch angeboten.

Der Antragsteller antwortete wieder per Mail (Anlage 4). Das Tiefbau- und Grünflächenamt hat daraus die geänderte Antragstellung interpretiert.

Zum Fachinhalt

- Anregung 1: Zeitlich unbefristete Einrichtung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf dem Straßenzug Baustraße (Lindenplatz bis Grünstraße) und Grünstr. (Baustraße bis Walderstr):

Nach §45 STVO kann das Tiefbau- und Grünflächenamt als Straßenverkehrsbehörde eine solche Nutzungsbeschränkung nur vornehmen, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht. Dies ist weder an der Baustraße noch an der Grünstraße erkennbar. Es bestehen dort weder Unfallhäufungsstellen noch schwierige Verkehrsverhältnisse.

→ Die Anregung muss abgelehnt werden. Diese Situation wurde dem Antragsteller auch bereits in der Mail der Anlage 3 erläutert.

- Anregung 2 (hilfsweise): Nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf dem Straßenzug Baustraße (Lindenplatz bis Grünstraße) und Grünstr. (Baustraße bis Walderstr)

Wie schon ausführlich in der SV 66/130/1 erläutert, kann das Tiefbau- und Grünflächenamt eine solche Beschränkung nach §45 STVO vornehmen, wenn nachgewiesen ist, dass Lärmschutzwerte überschritten sind. Die bindende Verwaltungsvorschrift zur STVO führt dazu aus: *Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien - StV) angeordnet werden.* Dazu müsste eine Berechnung nach RLS-90 mit Kosten von (geschätzt) 3.000€ erstellt werden. Da die Ergebnisse der Lärmaktionsplanung keinen Hinweis auf eine Lärmschutzwertüberschreitung geben, müsste diese Anregung derzeit abgelehnt werden. Wenn der Ausschuss einen Beschluss zur Erstellung der Berechnung fasst, würde das Tiefbau- und Grünflächenamt auf der Basis des dann vorliegenden Ergebnisses handeln.

- Anregung 3 (hilfsweise): Zeitlich befristete Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem nördlichen Abschnitt der Grünstr. zur Schulwegsicherung.

Nach §45 STVO (9) 6 kann das Tiefbau- und Grünflächenamt als Straßenverkehrsbehörde eine solche Nutzungsbeschränkung unter bestimmten Voraussetzungen vornehmen. Die für die Entscheidung verbindliche Verwaltungsvorschrift führt dazu aus:
Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.

→Der Anregung kann zugestimmt werden. Die Schulen haben zwar keinen direkten Zugang zu Straße, es liegen aber die weiteren benannten kritischen Verhältnisse vor. Die Ausdehnung des und die zeitliche Befristung Geschwindigkeitsbeschränkungsbereichs ist ausschließlich von der Straßenverkehrsbehörde festzulegen.

gez. Birgit Alkenings

Hilden

Stadtverwaltung Hilden . Postfach 100880 . 40708 Hilden

Grünstraße 27

40723 Hilden

Tiefbau- und Grünflächenamt

Am Rathaus 1, 40721 Hilden

Datum	11.04.2019
Auskunft erteilt	Harald Mittmann
Zimmer	333 / 335
Telefon	02103 / 72 - 460
Fax	02103 / 72 - 85460
E-Mail	harald.mittmann@hilden.de
Aktenzeichen	66.1 Grünstr 27 §24GO

Öffnungszeiten
Mo und Fr 8:00 - 12:00 Uhr
Di - Do 8:00 - 16:00 Uhr

Buslinien 781, 783, 784
Haltestelle Am Rathaus

Ihre Anregung nach §24 GO NRW

Sehr geehrter Herr ,

mit Datum vom 30.11.2018 haben Sie sich mit einer Anregung nach §24 Go NRW an den Rat der Stadt Hilden gewandt. Sie möchten im Bereich des Hauses Grünstr 27 eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen.

Der zuständige Fachausschuss des Rates der Stadt Hilden hat sich in 2 Sitzungen mit dem Thema befasst, ohne bisher eine Entscheidung getroffen zu haben. In der gestrigen Sitzung wurde die Verwaltung beauftragt mit Ihnen Kontakt aufzunehmen um die näheren Umstände Ihrer Anregung zu klären. Damit soll die Entscheidungsgrundlage ggfls. verbessert werden.

Da ich leider weder eine Telefonnummer noch eine Mailadresse von Ihnen habe, kann ich derzeit nur auf schriftlichem Wege den Kontakt suchen. Die Fragestellung des Ausschusses lautet:

Die Anregung bezieht sich ausschließlich auf nächtlichen Lärmschutz. Ist dies tatsächlich so gemeint, oder geht es eigentlich um eine allgemeine Geschwindigkeitsabsenkung tagsüber, wie sie vergleichsweise im westlichen Teil der Baustraße Richtung Lindenplatz zur Schulwegsicherung besteht.

Es wäre sehr schön, wenn Sie mich dazu kontaktieren würden. Wenn gewünscht, komme ich auch gerne zu Ihnen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Mittmann
Amtsleiter

T:\66-1\Straßenangelegenheiten\Baustraße\Verkehrsangelegenheiten\Herr Koepsell wg. § 24 GO Geschwindigkeit\Koepsell §24 GO Nachfrage

Mittmann, Harald

Von: [redacted]
Gesendet: Mittwoch, 17. April 2019 22:09
An: Mittmann, Harald
Betreff: 30-iger Zone Baustraße ,Ecke Grünstraße

Sehr geehrter Herr Mitmann,

hiermit ergänze ich meinen Antrag wie folgt:

Zutreffend wäre m.E. eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h **im Bereich der gesamten Baustraße**.

Eine solche besteht in Bereich der oberen Baustraße Richtung Lindenplatz und im Anschluss an die Baustraße im Bereich der **Oststraße**.

Wieso die Oststraße eine derartige Geschwindigkeitsbegrenzung erhält, nicht aber die Baustraße im Bereich der Einmündung zur Grünstraße, ist für mich nicht nachvollziehbar.

Was die Lärmbelastung und das Verkehrsaufkommen anbelangt, ist die Baustraße im fraglichen Bereich wesentlich stärker belastet als die Oststraße.

Dessen ungeachtet ist mir klar, dass man als Bürger der Stadt Hilden keine zu hohen Forderungen stellen darf. Folglich ist mein Antrag als „ Minus „ zur Limitierung der Geschwindigkeit

auf 30 km/h für den gesamten Verlauf der Baustraße zu sehen. Ich würde mich also mit einer zumindest nächtlichen Lärmreduzierung durch Anordnung einer limitierten Geschwindigkeit von 30 km/h

in den Nachtstunden zufrieden geben. Hier ist auch noch zu beachten, dass die Autofahrer nach Verlassen der 30-iger Zone, richtig aufdrehen und der Schall durch die Unterführung

multipliziert wird. Es ist daher z.B. nicht möglich bei offenem Fenster zu schlafen.

MFG

[redacted]

Mittmann, Harald

Von: Mittmann, Harald
Gesendet: Donnerstag, 18. April 2019 12:11
An: [redacted]
Betreff: AW: 30-iger Zone Baustraße ,Ecke Grünstraße

Sehr geehrter Herr [redacted]

herzlichen Dank für Ihre Nachricht und die Erläuterungen. Bevor die Angelegenheit wieder der Politik zur Beratung und Entscheidung vorgelegt wird, gestatten Sie mir einige Erläuterungen und Nachfragen.

Erläuterungen
Das Tiefbau- und Grünflächenamt als Straßenverkehrsbehörde ist auf der Basis von §45 Straßenverkehrsordnung (STVO) unter bestimmten Randbedingungen befugt, Geschwindigkeitsbeschränkungen vorzunehmen. Dabei handelt es sich um einen rechtsgebundenen Verwaltungsakt, welcher einer freien Entscheidung (auch der Politik) nicht zugänglich ist. Es muss also einer der in der STVO festgelegten Gründe vorliegen, um solche Beschränkungen vornehmen zu können. Die Entscheidung kann gerichtlich angefochten werden. Für die von Ihnen angesprochenen Straßen(abschnitte) gab es solche Gründe.
Sie weisen auf die Geschwindigkeitsbeschränkung im westlichen Teil der Baustraße Richtung Lindenplatz hin. Diese wurde zur Schulwegsicherung der SchülerInnen aus dem Bereich Holterhöfchen eingerichtet. Sie gilt daher nur Mo-Fr bis 16.00 Uhr. Außerhalb dieser Zeiten gab es keinen Grund für eine weiter Beschränkung.
Im südlichen Abschnittes der Oststr. wurde die durchgehende Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet. Zurückzuführen ist dies auf beschränkten Sichtverhältnisse im Straßenverlauf im Zusammenhang mit den Ein- und Ausfahrtsituationen im Bereich des dort angesiedelten Großmarktes.

Baustraße/Grünstraße
Der in Ihrer Mail angegebene Wunsch nach einer generellen Geschwindigkeitsbeschränkung auf der gesamten Baustraße und im weiteren Verlauf im nördlichen Teil der Grünstraße bis zur Walderstraße wird aus rechtlichen Gründen so nicht erfolgen können. Nach derzeitigem Kenntnisstand liegt in diesem Straßenbereich keine besondere (zeitlich unbefristete) Gefährdungssituation wie z.B. in der Oststraße vor. Insofern ist keine Grundlage für eine zeitlich umfassende Geschwindigkeitsbeschränkung erkennbar.
Eine Prüfungsansatz könnte es, vergleichbar der vorh. Schulwegsicherung im westlichen Teil der Baustr., in der Grünstr. zwischen Walderstr. und Pungshausstr. geben. Hier könnte in Zusammenarbeit mit der Polizei und den Schulen eine diesbezügliche Notwendigkeit einer zeitlich befristeten Geschwindigkeitsbeschränkung geprüft werden.
Bezüglich des von Ihnen als „Minimallösung“ gewünschten nächtlichen Lärmschutzes muss ich Ihnen bedauerlicherweise mitteilen, dass die mir derzeit vorliegenden Daten keinen Hinweis auf eine Überschreitung von Lärmschutzwerten geben. Dies wäre aber Grundlage für eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung. Eine rechtlich hinreichende Entscheidungsgrundlage wäre nur über eine detaillierte Lärmberechnung zu bekommen. Diese ist mit Kosten von ca 3.000€ verbunden, die die Stadt Hilden zu tragen hätte, wenn sie durchgeführt wird.

Fazit
Diese ausführlichen und sicher auch etwas komplizierten Ausführungen waren leider erforderlich, um Ihnen die Möglichkeiten und Grenzen der Regelungen durch die Straßenverkehrsbehörde aufzuzeigen. Sie sollen auch als Grundlage für Ihre noch notwendige Entscheidung dienen, die ich Ihnen noch erläutern möchte bzw. leider muss.

Der politische Fachausschuss des Stadtrats darf auf eine Bürgeranregung nach §24GO nur mit Zustimmung oder Ablehnung reagieren. Dabei darf er Ihre Anregung nicht modifizieren, auch wenn dies möglicherweise im Sinne des Bürgers wäre. Um nun keinen Fehler in der Auslegung Ihrer Mail zu machen, stelle ich sicherheitshalber folgende Fragen:

1. Möchten Sie Ihre Anregung dahingehend modifizierten, dass Sie eine zeitlich umfassende Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Baustraße (Lindenplatz bis Grünstraße) und auf der Grünstr. (Baustraße bis Walderstr) anregen
2. Alternativ (wie im ersten Satz Ihrer Mail): Möchten Sie Ihre Anregung dahingehend modifizierten, dass Sie eine zeitlich umfassende Geschwindigkeitsbeschränkung nur auf der Baustraße (Lindenplatz bis Grünstraße) anregen
3. Wenn 1. oder 2. rechtlich nicht möglich ist, wollen Sie Ihre Anregung zur nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Baustr. aufrechterhalten für den Fall, dass Punkt 1oder 2 nicht realisiert/beschlossen werden
4. Wollen Sie alternativ ein zeitlich befristete Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem nördlichen Abschnitt der Grünstr. zur Schulwegsicherung anregen, für den Fall das Punkt 1,2 oder 3 nicht realisiert werden

Ich habe Ihnen hier ganz bewusst denkbare Varianten für Ihre Anregung aufgezeigt. Ich biete Ihnen dazu gerne ein Telefonat oder Gespräch an.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
Mittmann
(Amtsleiter)
Stadt Hilden
Tiefbau- und Grünflächenamt
T: 02103-72460
F: 02103-72603
E: harald.mittmann@hilden.de
H: www.hilden.de

Mittmann, Harald

Von: [redacted]
Gesendet: Donnerstag, 18. April 2019 13:42
An: Mittmann, Harald
Betreff: AW: 30-iger Zone Baustraße ,Ecke Grünstraße

Sehr geehrter Herr Schmittmann,

besten Dank für Ihre kleine“ Denksportaufgabe“ am Nachmittag:
Ad 1 rechtsgebundener Verwaltungsakt:
Niemand würde es als Unrecht empfinden, wenn die gesamte Baustraße in eine 30-iger Zone verwandelt würde. Wo kein Kläger, da kein Richter. Alle Anwohner der Baustraße wären Ihnen im Gegenteil sehr dankbar. Auch die Aufsichtsbehörde beim Kreis oder beim RP würde sich für die „Aufhebung“ dieses angestrebten Verwaltungsaktes nicht stark machen. Gründe liegen allemal vor, da auch auf der unteren Baustraße reger Schulverkehr herrscht. Im Einmündungsbereich
Grünstraße geht es zum Schulzentrum Holterhöfchen und von der Walder Straße kommen große Schülermengen zum Berufskolleg und ins Helmholtz- Gymnasium.

Ad 2 Zum Antrag

Die Auslegung zu Ziff 3 ist richtig.(Hauptantrag)
Die Auslegung zu Ziff 4 ist ebenfalls richtig (Hilfsantrag)

MFG
[redacted]

Gesendet von Mail für Windows 10

Hilden

Auszug aus der Niederschrift

Beschlussvorlage öffentlich		**SV-Nr.:WP 14-20 SV 66/130/1**
Betreff:	Anregung nach § 24 GO NRW: Einrichtung Tempo 30 Baustraße zwischen 22.00 und 06.00 Uhr	

10.04.2019 Stadtentwicklungsausschuss TOP 2.1

Rm Burchartz/Allianz erklärte, dem Bürgerantrag könne unter Berücksichtigung der zusätzlichen Erläuterungen nicht zugestimmt werden. Die Erstellung eines Gutachtens werde abgelehnt. Dieser Meinung schloss sich Rm Schreier/CDU an.

Auch sachk. Bürger Albers/Grüne sprach sich gegen die Erstellung des Gutachtens aus. Die Verwaltung solle jedoch prüfen, ob der Bereich Hildorado und Grünstraße als Tempo 30-Zone analog der Baustraße ausgewiesen werden könne. Der Antragsteller müsse in diesem Fall seinen Antrag zurückziehen, da er durch den Ausschuss nicht geändert werden könne. Dies solle die Verwaltung mit ihm besprechen.

Herr Mittmann informierte, nach der Straßenverkehrsordnung könne Tempo 30 angeordnet werden. Die Straßenverkehrsbehörde sei jedoch nicht frei in der Entscheidung. Hierzu gebe es klare Regelungen, wann diese Beschränkung ergriffen werden könne:

- Lärmschutz – nicht möglich, wie in der Sitzungsvorlage dargelegt
- Gefahrenlage – Unfallhäufungen gebe es nicht
- im Nahumfeld von Schulen – im Bereich des Antragstellers ist kein größerer Schülerverkehr zu verzeichnen.

Als Beispiel für eine Gefahrenlage führte er die Einrichtung von Tempo 30 in der Niedenstraße an. Hier seien Gewerbe und Wohnen dicht beieinander. Auch die Schulwegsicherung spiele hier eine Rolle.

Rm Joseph/FDP unterstützte den Prüfungsauftrag unter Hinweis auf die Vergrößerung des Schulzentrums. Dem Bürgerantrag könne so nicht zugestimmt werden.

Rm Buchner/SPD stellte einen Vertagungsantrag. Die Verwaltung solle prüfen, ob Tempo 30 im Bereich des Hildorado und der Grünstraße eingerichtet werden könne. Mit dem Antragsteller solle Kontakt aufgenommen werden, ob Tempo 30 für den Schülerverkehr für ihn ausreichend sei.

Rm Reffgen/BA sprach sich für die rechtssichere Lösung aus, den Bürgerantrag abzulehnen. Im nächsten Stadtentwicklungsausschuss könne die Verwaltung über das Ergebnis der weiteren Untersuchungen berichten.

Nachdem Herr Mittmann auf Nachfrage von Rm Gartmann bestätigt hatte, dass der Bereich Baustraße/Grünstraße kein Unfallschwerpunkt ist, rief die Vorsitzende zur Abstimmung über den Vertagungsantrag auf. Sie teilte mit, dass die Verwaltung die Möglichkeit prüfen solle, im Rahmen der Schulwegsicherung Tempo 30 einzuführen und dies mit dem Antragsteller zu klären.

Antragstext:

Es wird der Antrag gestellt, zur Herbeiführung eines dringend erforderlichen Lärmschutzes ab 22.00 Uhr den Straßenverkehr auf der Baustraße in Höhe der Grünstraße 27 dadurch zu beruhigen, dass in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr in dem genannten Bereich nur noch ein Tempo von 30 km/h zulässig ist.

Abstimmungsergebnis:
Vertagungsantrag mehrheitlich beschlossen mit
9 Ja-Stimmen und
8 Nein-Stimmen (CDU-Fraktion, FDP-Fraktion, Fraktion Allianz für Hilden)

Übersicht

Hilden

Die Bürgermeisterin
Hilden, den 08.03.2019
AZ.: IV / 66.1 / Sm.

WP 14-20 SV 66/130/1

Anregung/Beschwerde nach § 24 GO NRW

Anregung nach § 24 GO NRW: Einrichtung Tempo 30 Baustraße zwischen 22.00 und 06.00 Uhr

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
SPD			
CDU			
Grüne			
Allianz			
FDP			
BÜRGERAKTION			
AfD			

öffentlich

Beratungsfolge:

Haupt- und Finanzausschuss	20.03.2019	Entscheidung

Abstimmungsergebnis/se

SV 66/130 Anregung §24GO nächtl. Lärmschutz Baustraße
LärmschutzRichtlinienStV2007
Auszug aus der vorläufigen Niedereschrift StEA (SV 66/130)

Antragstext:

Es wird der Antrag gestellt, zur Herbeiführung eines dringend erforderlichen Lärmschutzes ab 22.00 Uhr den Straßenverkehr auf der Baustraße in Höhe der Grünstraße 27 dadurch zu beruhigen, dass in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr in dem genannten Bereich nur noch ein Tempo von 30 km/h zulässig ist.

Begründung:

Für einige Straßen wurde diese Lärmschutzmaßnahme schon umgesetzt, nicht jedoch für die Baustraße im Bereich der Einmündung Grünstraße.
(…)

Zusätzliche Stellungnahme der Verwaltung:

In der Stellungnahme der Verwaltung zur SV 66/130 wurde erläutert, dass das Tiefbau- und Grünflächenamt als Straßenverkehrsbehörde bei der derzeitigen Faktenlage nicht befugt ist, die angeregte Geschwindigkeitsbegrenzung zu realisieren.

Der Stadtentwicklungsausschuss hat mehrheitlich aber der Anregung stattgegeben. Um hier zu einer rechtskonformen Entscheidung zu kommen, wird die Sitzungsvorlage um zusätzliche Erläuterungen ergänzt.

1. Kurzdarstellung der Erläuterung

Das Tiefbau- und Grünflächenamt als Straßenverkehrsbehörde ist auf der Basis von §45 Straßenverkehrsordnung unter bestimmten Randbedingungen befugt, Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Lärmschutz vorzunehmen. Dabei handelt es sich um einen rechtsgebundenen Verwaltungsakt, welcher einer freien (mehrheitlichen) politischen Entscheidung nicht zugänglich ist.

Voraussetzung für eine (positive) Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde ist die Überschreitung von Lärmwerten nach der Lärmschutzrichtlinie-StV. Die dazu notwendige Lärmberechnung muss nach einem bestimmten Verfahren (RLS-90) erfolgen. Solche Berechnungen liegen nicht vor.

Hilfsweise wurden die Ergebnisse der Berechnungen aus der Lärmaktionsplanung herangezogen. Da diese keine Hinweise auf eine Überschreitung der Lärmgrenzwerte geben, kann die Straßenverkehrsbehörde keine Geschwindigkeitsbeschränkung anordnen. Die Anregung nach §24 GO wäre abzulehnen.

Wenn der Sachverhalt weiter geprüft werden soll, müsste die vorgenannte Berechnung nach RLS-90 durchgeführt werden. Die Kosten werden auf 3.000€ geschätzt. Die Mittel wären im Budget des Tiefbau- und Grünflächenamtes verfügbar.

Es ist eine Zurückverweisung an den Stadtentwicklungsausschuss angezeigt, um zu einer rechtlich tragfähigen Entscheidung zu gelangen.

2. Ausführliche Sachdarstellung

-Die Stadt Hilden ist als Straßenverkehrsbehörde für die Anordnung von Verkehrszeichen auf den kommunalen Straßen zuständig.
-Rechtsgrundlage für die Anordnung von Verkehrszeichen ist die Straßenverkehrsordnung (STVO)
- Nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 STVO können die Straßenverkehrsbehörden Nutzungsbeschränkungen zum Schutz vor Lärm vornehmen:
Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie
1. zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum,
2. zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße,
3. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen

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

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.

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

Für die Beurteilung der Frage, wann die Zumutbarkeit einer Lärmbelastung im Zusammenhang mit dem Eingreifen der Ermächtigungsgrundlage nach § 45 Abs. 9 Satz 2 i. V. m. Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO überschritten wird, können die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Verordnung zum Bundes-Immissions-schutzgesetz - 16. BImSchV -) als Orientierungspunkte herangezogen werden (BVerwG, Urteil vom 22. Dezember 1993, a. a. O.; Bay. VGH, Urteil vom 21. März 2012, a. a. O., Rn. 28). Wenn diese Schwelle der Lärmbelastung erreicht ist, sind die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt und die Behörde hat dann unter Gebrauch ihres Ermessens über Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden bzw. ist auf entsprechenden Antrag hin dann zu einer Ermessensentscheidung verpflichtet.

Weitere Entscheidungsgrundlagen sind die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV (s. Anlage)) sowie die Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS 90).

Die vorgenannten Voraussetzungen für eine Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde im Sinne der Antragstellung sind jedoch nicht gegeben.

Die 16. BImSchV gilt nur für Straßenneubauten. Insofern können die dortigen Grenzwerte nur als Orientierungspunkt herangezogen werden. Sie liegen in allgemeinen und reinen Wohngebieten (wie die Lage des Hauses des Antragstellers) 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht. Werden diese Werte nicht überschritten, so gibt es nach derzeitiger Rechtsprechung keinerlei Anspruch gegen die Straßenverkehrsbehörde auf Tätigwerden (s. z.B. VG Oldenburg (Oldenburg) 7. Kammer, Urteil vom 13.06.2014, 7 A 7110/13).

Die Lärmschutz-Richtlinie-StV gilt dagegen für Bestandsstraßen. Dabei gelten dort folgende Richtwerte: In reinen und allgemeinen Wohngebieten, 70 dB(A) zwischen 06.00und 22.00Uhr (tags), 60 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00Uhr (nachts)".

Für den „Lärmaktionsplan Stufe II gemäß § 47 BImSchV für die Stadt Hilden“ wurden Lärmberechnungen für diverse Straßen erstellt. Dazu gehört auch der Straßenbereich, in dem das Haus des Antragstellers steht.
Grundlage der Berechnung zur Ermittlung der Lärmbelästigungen an Straßen ist gemäß §5Abs.1 der 34. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchV) die „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen“ (VBUS). Zudem erfolgt die Ermittlung der Belastungszahlen auf Grundlage der „Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastungszahlen durch Umgebungslärm“ (VBEB).

Die Berechnungen liefern Lärmwerte von 50-55 dB (A) nachts und 60-65 dB (a) tags.

Auch wenn für die Lärmaktionsplanung ein anderes Lärmberechnungsverfahren eingesetzt werden muss als bei der Lärmschutz-Richtlinie-StV, so sind nach hiesigem Kenntnisstand die Ergebnisse vergleichbar.

Dies vorausschickend liegen die Berechnungswerte unterhalb der Orientierungswerte aus den Lärmschutz-Richtlinien-StV. Da diese Orientierungswerte von 70 dB(A) tags sowie 60 dB(A) nachts nicht überschritten werden, kommt hier ein gebundener Anspruch des Antragstellers auf straßenverkehrsbehördliches Einschreiten i. S. v. § 45 StVO nicht in Betracht.

Die geringfügige rechnerische Überschreitung der Orientierungswerte aus der 16. BImSchV führt nicht dazu, dass ein unterhalb dieser Werte grundsätzlich nicht gegebener Anspruch auf Überprüfung und Ermessensbetätigung der Straßenverkehrsbehörde hier etwa in einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde umschlagen könnte. Denn nach o.g. Nr. 3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV soll durch etwaige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung von 3 dBA bewirkt werden.

Die Ergebnisse von RLS-90 Berechnungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung an anderen Straßen in Hilden lassen jedoch den Schluss zu, dass eine solche Absenkung mit der beantragten Geschwindigkeitsbeschränkung nicht zu erreichen ist.

Zusammenfassend ist also derzeit davon auszugehen, dass die straßenverkehrsrechtlichen Vo-

raussetzungen für die Anordnung von geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahmen nicht vorliegen. Insofern wäre eine Umsetzung des Beschlusses aus hiesiger Sicht nach derzeitiger Datenlage rechtsfehlerhaft. Eine andere Sichtweise wäre nur dann denkbar, wenn RLS-90 Berechnungen zu einem deutlich anderen Ergebnis führen würden.

Vor diesem Hintergrund sollte eine Zurückverweisung an den Stadtentwicklungsausschuss erfolgen. Dort könnte dann entschieden werden, ob eine Berechnung nach RLS-90 durchgeführt werden soll. Die Kosten werden auf 3.000€ geschätzt. Die Mittel wären im Budget des Tiefbau- und Grünflächenamtes verfügbar.

Birgit Alkenings

Nr. 207 Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)

Bonn, den 23. November 2007
S 32/7332.9/1/781915

Im Einvernehmen mit den für den Straßenverkehr und die Verkehrspolizei zuständigen obersten Landesbehörden gebe ich die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) bekannt.

Die „Vorläufige Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)" vom 6. November 1981 – StV 12/36.42.45-02– (VKBl. 1981 S. 428 ff.) hebe ich auf.

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Dr. Jörg Wagner

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

vom 23.11.2007

Einleitung:

Ziel der Richtlinien ist es, den Straßenverkehrsbehörden eine Orientierungshilfe zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Regelungen durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen) zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm an die Hand zu geben. Sie gelten nur für bestehende Straßen und lehnen sich an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) an.[1]

1. Allgemeines

1.1 Ermächtigungsgrundlagen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Lärm sind für Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen:

- § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO),
- § 45 Abs. 1 a StVO,
- § 45 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 5 StVO;

für andere Verkehrszeichenregelungen:

- § 45 Abs. 3 StVO.

[1] vgl. Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 1997, VkBl. 1997 S. 434. Die Immissionsgrenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen (Lärmvorsorge nach der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) und die Orientierungswerte zur Beurteilung von Geräuschimmissionen in Bauleitverfahren (Beiblatt 1 zu DIN 18005, Teil 1 „Schallschutz im Städtebau") sind hier nicht heranzuziehen.

Diese Maßnahmen dürfen nicht zu einer Beschränkung der Widmung durch Untersagung bestimmter Verkehrsarten oder Benutzungszwecken führen (sog. Vorbehalt des Straßenrechts).

1.2 Die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms ist nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Lärmbeeinträchtigung jenseits dessen liegt, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss.[2]

Dabei sind grundsätzlich die nach Gebieten und Tageszeiten gegliederten Richtwerte unter Nummer 2.1 zugrunde zu legen.

1.3 Bei der Würdigung, ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen, ist nicht nur auf die Höhe des Lärmpegels, sondern auf alle Umstände des Einzelfalls abzustellen.[3]

Maßgeblich sind neben der gebietsbezogenen Schutzwürdigkeit und der Schutzbedürftigkeit der Wohn-/Bevölkerung die Besonderheiten des Einzelfalls.[4]

Vor Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten und insbesondere das Erfordernis nach § 45 Abs. 9 StVO festzustellen. Die Vor- und Nachteile von Einzelmaßnahmen sind gegeneinander abzuwägen. In diese Abwägung sind auch die unterschiedlichen Funktionen der Straßen (z. B. Autobahnen und Bundesstraßen als integrale Bestandteile des Bundesfernstraßennetzes), das quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen, die Leichtigkeit der Realisierung von Maßnahmen, eventuelle Einflüsse auf die Verkehrssicherheit, der Energieverbrauch von Fahrzeugen und die Versorgung der Bevölkerung sowie die Auswirkungen von Einzelmaßnahmen auf die allgemeine Freizügigkeit des Verkehrs einzubeziehen. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen als Mittel der Lärmbekämpfung müssen dort ausscheiden, wo sie die Verhältnisse nur um den Preis neuer Unzulänglichkeiten an anderer Stelle verbessern könnten, die im Ergebnis zu einer verschlechterten Gesamtbilanz führen, etwa weil sie die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs in nicht hinnehmbarer Weise beeinträchtigen oder im Hinblick auf eintretende Änderungen von Verkehrsströmen noch gravierendere Lärmbeeinträchtigungen von Anliegern anderer Straßen zur Folge haben.[5]

1.4 Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen sollen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden. Sie sollen kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen sein[6], sondern in ein Konzept zur Lärmbekämpfung eingebunden werden, das die zuständigen Stellen erarbeiten.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen können sich für Ballungsgebiete und Hauptverkehrsstraßen künftig auch aus Lärmaktionsplänen ergeben (§ 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG).

Das BImSchG verweist hinsichtlich der Durchsetzung von auf Lärmaktionsplänen basierenden Maßnahmen auf die jeweils anzuwendenden Rechtsvorschriften (§ 47 d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG). Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ergeben sich die Anordnungsvoraussetzungen aus der Straßenverkehrs-Ordnung und diesen Richtlinien.

2. Grundsätze

2.1 Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel [7] am Immissionsort [RLS-90 [8]] einen der folgenden Richtwerte [9] überschreitet:

In reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen
70 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (tags)
60 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts).

In Kern-, Dorf- und Mischgebieten
72 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (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).

Existieren keine Bebauungspläne, sind die Gebiete oder Flächen entsprechend ihrer tatsächlichen Nutzung einzuordnen. Wohnbebauung im Außenbereich ist entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit als Kern-, Dorf- oder Mischgebiet zu beurteilen.

2.2 Maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind die RLS-90 [8]. Örtliche Schallmessungen können nicht berücksichtigt werden, da sich die Messwerte nur auf die zum Zeitpunkt der Messungen vorhandenen Schallemissions- und Schallausbreitungsbedingungen beziehen.

---

[2] vgl. BVerwG, Urteil vom 22.12.1993 – NZV 1994, S. 244

[3] vgl. BVerwG, Urteil vom 13.12.1979 – VkBl. 1980, S. 237; BVerwG, Beschluss vom 18.10.1999 – NZV 2000, S. 386
BVerwG, Urteil vom 15.2.2000 – DAR 2000, S. 423

[4] vgl. BVerwG, Urteil vom 4.6.1986 – NJW 1986, S. 2655 f.

[5] BVerwG; Urteil vom 4.6.1986 – NJW 1986, S. 2655 f.

[6] z. B. aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen, Nutzungszuordnung von Verkehrsarten zu bestimmten Hauptverkehrsstraßen bzw. Quartieren, Verlagerung lärmintensiven Gewerbes, Förderung des ÖPNV und des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs, Bau lärmarmer Fahrbahndecken, Maßnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs (z. B. koordinierte Lichtsignalsteuerung, Parkleitsysteme)

[7] Definition Beurteilungspegel (nach RLS-90): Der Beurteilungspegel ist bei Straßenverkehrsgeräuschen gleich dem Mittelungspegel, dem für Immissionsorte in der Nähe von lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen noch ein Zuschlag für erhöhte Störwirkung hinzugefügt wird. Definition Mittelungspegel: Der Mittelungspegel ist der zeitliche Mittelwert des A-Schallpegels nach DIN 45641

[8] „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90, Nr. 4"; Erhältlich bei FGSV Verlag GmbH, 50999 Köln, Wesselinger Straße 17

[9] Die Richtwerte entsprechen den Beurteilungspegeln für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen. Das BImSchG mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und deren Immissionsgrenzwerten sowie die Regelungen zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie haben hier keine Bedeutung.

2.3 Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden. Bei der Berechnung der Wirkung einer Maßnahme nach den RLS-90 Abschnitt 4 ist die Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahmen und dem Zustand mit Maßnahmen aufzurunden.[10]

2.4 Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind auf die Zeit zu beschränken (Tag oder Nacht), für die Überschreitungen des Beurteilungspegels nach Nummer 2.2 errechnet worden sind.

2.5 Die zur Vorbereitung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen notwendigen Lärmberechnungen sind vom Straßenbaulastträger durchzuführen (§ 5 b Abs. 5 Straßenverkehrsgesetz-StVG). Darstellungen der Lärmsituation in Lärmkarten (§ 47 c BImSchG mit Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) reichen nicht aus und sind auf Grund des unterschiedlichen Berechnungsverfahrens nach VBUS[11] auch nicht geeignet, um das Überschreiten der Richtwerte nach Nummer 2.1 zu belegen.

Die im Anhang gegebenen Erläuterungen dienen den Straßenverkehrsbehörden zum besseren Verständnis der Lärmberechnungen und des Einflusses von Verkehrsstärke, Verkehrsstruktur, Geschwindigkeit und Fahrweise.

3. Maßnahmen

Als straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen kommen in Betracht:

- Verkehrslenkung
- Lichtzeichenregelung
- Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Verkehrsverbote.

Es ist stets diejenige Maßnahme vorzuziehen, die den geringsten Eingriff in den Straßenverkehr darstellt. Im Einzelfall ist auch eine Kombination von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen mit anderen Maßnahmen (vgl. Fußnote 6) möglich.

3.1 Verkehrslenkung

Eine Lärmminderung kann oft bereits durch verkehrslenkende Maßnahmen zur Verkehrsentlastung oder zur Verstetigung des Verkehrsflusses erreicht werden. Vor der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsverboten ist daher stets zu prüfen, ob nach den speziellen örtlichen Gegebenheiten vor allem eine geänderte Wegweisung (z. B. neue Zielführung, Aktualisierung der Zielangaben), eine geänderte Hinweisbeschilderung (z. B. Parkleitsystem, P + R, Gewerbegebiete, touristisch bedeutsame Sehenswürdigkeiten) oder andere verkehrslenkende Maßnahmen (z. B. die Einrichtung von Einbahnstraßen oder die Vorgabe bestimmter Fahrtrichtungen) in Betracht kommen. Dabei sind die allgemeinen Grundsätze der Wegweisung und der Umleitung wie z. B. Zielführung über eine möglichst kurze und unproblematische Strecke, Geeignetheit und Zumutbarkeit von Ausweichstrecken angemessen zu berücksichtigen.

3.2 Lichtzeichenregelung

Durch Einrichtung von „Grünen Wellen", Sonderprogrammen oder verkehrsabhängigen Steuerungen von Lichtzeichenanlagen können der Verkehrsfluss verstetigt und die Anfahr- und Bremsgeräusche verringert werden. Daher können diese Maßnahmen sinnvoll sein, obwohl sie in den RLS-90 keine Berücksichtigung finden.

Das Abschalten von Lichtzeichenanlagen zu Zeiten schwachen Verkehrs (z. B. nachts) wird wegen der verringerten Anfahrvorgänge von den Anliegern subjektiv positiv bewertet (verminderte Lästigkeit). Die verminderte Lästigkeit kommt durch den Wegfall des Lästigkeitszuschlags zum Ausdruck (s. RLS-90 Abschnitt 4.2 und Tabelle 2). Lichtzeichenanlagen sollten aber nur dann abgeschaltet werden, wenn der Grund, der zur Errichtung der Lichtzeichenanlage führte, während bestimmter Zeiten entfällt und wenn vorher eingehend geprüft wurde, ob auch bei abgeschalteter Lichtzeichenanlage ein sicherer Verkehrsablauf möglich ist (Ziff. VI VwV-StVO zu § 37 Abs. 2 und Richtlinien für Lichtsignalanlagen – RiLSA).

3.3 Geschwindigkeitsbeschränkungen

a) Innerhalb geschlossener Ortschaften

In Wohngebieten wird mit der Anordnung von Tempo 30-Zonen (Zeichen 274.1) und verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325) dem Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm weitgehend Rechnung getragen.

Auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und weiteren Hauptverkehrsstraßen bündelt sich der weiträumige und der innerörtliche Verkehr und entlastet gleichzeitig die Wohngebiete.

Einer Geschwindigkeitsbeschränkung steht auf diesen Straßen in der Regel deren besondere Verkehrsfunktion (vgl. FStrG und Straßengesetze der Länder) entgegen.

b) Außerhalb geschlossener Ortschaften

- Auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und weiteren Hauptverkehrsstraßen ist stets deren besondere Verkehrsfunktion (vgl. FStrG und Straßengesetze der Länder) zu bedenken. Unterschiedliche Geschwindigkeitsbeschränkungen für Pkw und Lkw sind möglich.
- Auf Autobahnen (Zeichen 330), Kraftfahrstraßen (Zeichen 331) und autobahnähnlichen Straßen (§ 3 Abs. 3 Nr. 2 Buchst. c Satz 2 und 3 StVO) mit Richtgeschwindigkeit 130 km/h hat deren besondere Verkehrsfunktion Vorrang. Auf diesen Straßen können Geschwindigkeitsbeschränkungen für Pkw und Krafträder geeignet sein, die Spitzengeschwindigkeiten einzelner, besonders schneller Fahrzeuge bei der Vorbeifahrt deutlich zu verringern. Dies führt nach den bisherigen Erfahrungen dazu, dass solche Geschwindigkeitsbeschränkun-

[10] Dies bedeutet, dass nach dieser für die Lärmvorsorge (16. BImSchV) entwickelten Berechnungsvorschrift schon ab einer berechneten Differenz von 2,1 dB (A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet sein können.

[11] Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) vom 15.05.2006.

gen von der betroffenen Bevölkerung positiver bewertet werden als dies im Rückgang des errechneten Lärmpegels zum Ausdruck kommt. Deshalb kann auf Autobahnen, Kraftfahrstraßen und autobahnähnlichen Straßen mit Richtgeschwindigkeit 130 km/h bei einer Richtwertüberschreitung nach Nummer 2.1 im Bereich von Wohnbebauung erheblichen Umfangs die Anordnung eines entsprechenden Tempolimits zur Vermeidung von Lärmpegelspitzen auch dann in Betracht kommen, wenn die nach Nummer 2.3 mindestens zu erreichende Lärmpegelminderung durch Geschwindigkeitsbeschränkungen rechnerisch nicht erreichbar ist.

3.4 Verkehrsverbote

Wenn die in den Nummern 3.1 bis 3.3 aufgeführten Maßnahmen zur erforderlichen Pegelminderung im Einzelfall nicht geeignet oder nicht ausreichend sind und auch andere Maßnahmen (vgl. beispielhaft Fußnote 6) nicht in Betracht kommen, kann außerhalb von Autobahnen (Zeichen 330), Kraftfahrstraßen (Zeichen 331) und autobahnähnlichen Straßen auch die Anordnung von Verkehrsverboten (wie Zeichen 250, 251, 253, 255, 260, 262) erwogen werden.

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. Ausnahmen können allgemein durch Zusatzzeichen (z. B. „Anlieger frei", „Lieferverkehr frei") oder durch Einzelausnahmegenehmigung berücksichtigt werden.

Es ist stets insbesondere anhand der Verkehrsbelastung und der Verkehrsstruktur zu prüfen, ob Verkehrsverbote auf bestimmte Verkehrsarten (z. B. Lkw oder Krafträder) beschränkt werden können. Dabei kann es z. B. genügen, anstelle des gesamten Verkehrs mit Lkw nur den Verkehr mit Lkw oberhalb eines bestimmten zulässigen Gesamtgewichts zu verbieten.

Verkehrsverbote für den gesamten Kraftfahrzeugverkehr dürfen nur angeordnet werden, wenn andere geringere Eingriffe ausscheiden.

Für den ausgeschlossenen Verkehr ist unter Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse Vorsorge (z. B. ausreichende Park- oder Wendemöglichkeiten, Umleitungsbeschilderung, Wegweisung, Verkehrslenkung) zu treffen.

Sollen Verkehrsverbote zeitlich unbeschränkt und dauerhaft (nicht nur vorübergehend) angeordnet werden, müssen sie im Einklang mit der widmungsgemäßen Bestimmung der Straßen stehen.

Anhang

Erläuterungen zu Lärmbewertung, Einfluss von Verkehrsstärke, Geschwindigkeit und Fahrweise

1. Die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr wird im Wesentlichen durch die Anzahl der Kraftfahrzeuge, deren Fahrleistungen, das Emissionsverhalten der einzelnen Fahrzeuge sowie das Verhalten des Fahrzeugführers (vor allem im Hinblick auf Geschwindigkeit und Motordrehzahl), den Verkehrsfluss und die allgemeine Verkehrsregelung (beispielsweise Vorfahrtregelung, Steuerung von Lichtzeichenanlagen) bestimmt. Weitere wichtige Einflussgrößen sind die Kombination Reifen/Fahrbahn (beispielsweise Fahrbahnbeläge), eventuell Einbauten im Fahrbahnbereich (beispielsweise Aufpflasterungen) sowie die geometrischen Verhältnisse bei der Schallausbreitung.

2. Bei Lkw-Anteilen über 10 % des DTV wird der Mittelungspegel zunehmend von den Lkw bestimmt. Daher machen sich Geschwindigkeitsbeschränkungen, die nur den Pkw-Verkehr betreffen, im Mittelungspegel praktisch nicht bemerkbar.

3. Zur Kennzeichnung von Geräuschen mit zeitlich veränderlichen Schallpegeln – wie bei Straßenverkehrsgeräuschen z. B. einer nahe gelegenen Straße – dient der A-bewertete Mittelungspegel L_m in dB(A) nach DIN 45641. In den Mittelungspegel gehen Stärke und Dauer jedes Einzelgeräusches ein.

4. Der Mittelungspegel ist nicht mit dem Pegelmittelwert (arithmetisches Mittel) zu verwechseln. Sein Wert liegt viel näher an den Pegelspitzen.

   Beispiel: Herrscht während 54 Minuten ein Pegel von 30 dB(A) und verursachen Lkw 6 Minuten lang 80 dB(A), dann beträgt der (arithmetische) Pegelmittelwert 35 dB(A), der Mittelungspegel aber 70 dB(A).

5. Die Mittelungspegel für unterschiedliche Verkehrsstärken und Lkw-Anteile werden gemäß den Diagrammen I und II der RLS 90 bestimmt. Die Korrekturen D_{StrO}, D_{Stg}, D_{Sl}, und D_{refl} (andere Fahrbahnoberfläche, Steigung über 5 %, anderer Abstand als 25 m, Mehrfachreflexion in einer Straßenschlucht) sind von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen nicht betroffen.

6. Der Mittelungspegel steigt mit zunehmender Geschwindigkeit an. Bei gleichmäßiger Fahrweise und einer Geschwindigkeit ab ca. 40 km/h bei Pkw und ca. 60 km/h bei Lkw wird die Fahrzeugemission vom Reifen-Fahrbahn-Geräusch bestimmt. In Geschwindigkeitsbereichen darunter wird der Mittelungspegel maßgeblich von der Fahrweise (gewählter Gang, Beschleunigung usw.) bestimmt.

7. Eine Erhöhung des Mittelungspegels um 10 dB(A) entspricht in etwa der Verdoppelung der subjektiv empfundenen Lautstärke. Eine Verminderung des Mittelungspegels um 10 dB(A) entspricht in etwa der Halbierung der subjektiv empfundenen Lautstärke.

   Unter sonst gleichen Bedingungen führt die Verdoppelung der Verkehrsstärke zu einer Erhöhung des Mittelungspegels um 3 dB(A) und die Halbierung der Verkehrsstärke zu einer Minderung des Mittelungspegels um 3 dB(A).

8. Es ist unter Lärmaspekten sinnvoll, den Verkehr auf wenige schon stark belastete Straßen zu konzentrieren (Bündelung).

   Die Verlagerung von Verkehr aus hoch belasteten, „lauten" Straßen auf vorher schwach belastete, „lei-

se“ Straßen ist dagegen i. A. keine sinnvolle Lärmschutzmaßnahme, weil die Pegelminderung in der „lauten“ Straße kaum spürbar, die Pegelerhöhung in der vorher „leisen“ Straße aber gravierend ist.

Beispiel: Von einer mit 4 000 Fz/h - davon p = 20 % Lkw-belasteten Straße werden 1 500 Fz/h (20 % Lkw) auf eine Straße verlagert, die vorher nur mit 100 Pkw/h belastet war.

Folge: Der Verkehr in der „lauten“ Straße wird um etwa 40 % geringer, der Mittelungspegel erniedrigt sich aber nur um 2 dB(A).

In der „leisen“ Straße wird der Verkehr 16mal stärker. Dies bedeutet schon bei reinem Pkw-Verkehr eine Pegelerhöhung um 12 dB(A). Unter Berücksichtigung der nun neu in diese Straße gelangenden Lkw erhöht sich der Mittelungspegel sogar um rund 16 dB(A).

9. Pegelminderungen über 3 dB(A) lassen sich i. A. nur durch Verdrängung hoher Lkw-Anteile und/oder Maßnahmenkombinationen erreichen.

(VkBl. 2007 S. 767)

Übersicht

Hilden

Die Bürgermeisterin
Hilden, den 06.02.2019
AZ.: IV / 66.1 / Sm.

WP 14-20 SV 66/130

Anregung/Beschwerde nach § 24 GO NRW

Anregung nach § 24 GO NRW: Einrichtung Tempo 30 Baustraße zwischen 22.00 und 06.00 Uhr

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
SPD			
CDU			
Grüne			
Allianz			
FDP			
BÜRGERAKTION			
AfD			

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen	☐ ja	☒ nein	☐ noch nicht zu übersehen
Personelle Auswirkungen	☐ ja	☒ nein	☐ noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss	27.02.2019	Entscheidung

Abstimmungsergebnis/se

Stadtentwicklungsausschuss	27.02.2019

Anlage 1 Anregung Einrichtung Tempo 30 Baustraße
Anregung nach § 24 GO NRW Einrichtung Tempo 30 Baustraße zwischen 22.00 und 06.00 Uhr

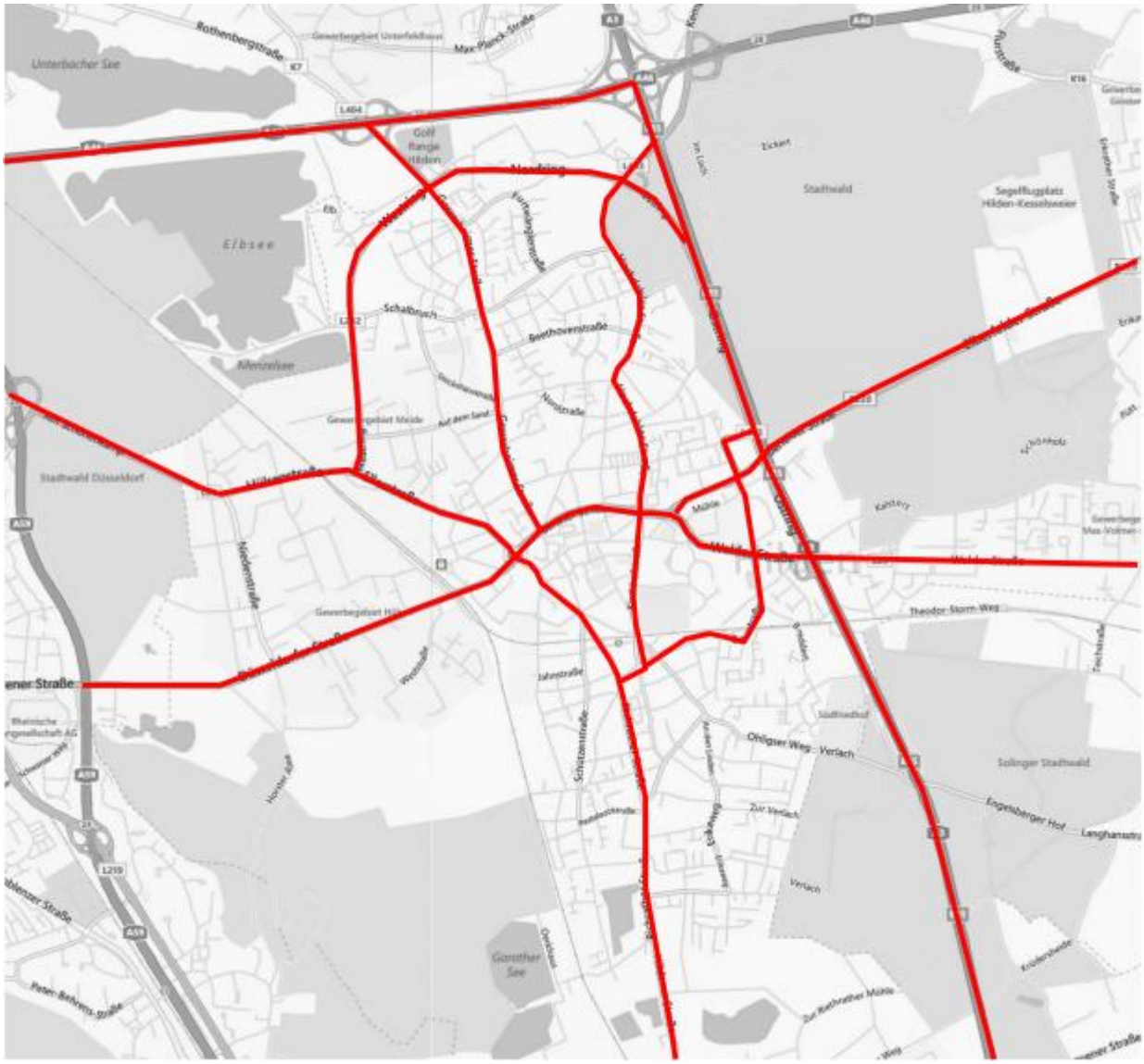
Antragstext:

Es wird der Antrag gestellt, zur Herbeiführung eines dringend erforderlichen Lärmschutzes ab 22.00 Uhr den Straßenverkehr auf der Baustraße in Höhe der Grünstraße 27 dadurch zu beruhigen, dass in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr in dem genannten Bereich nur noch ein Tempo von 30 km/h zulässig ist.

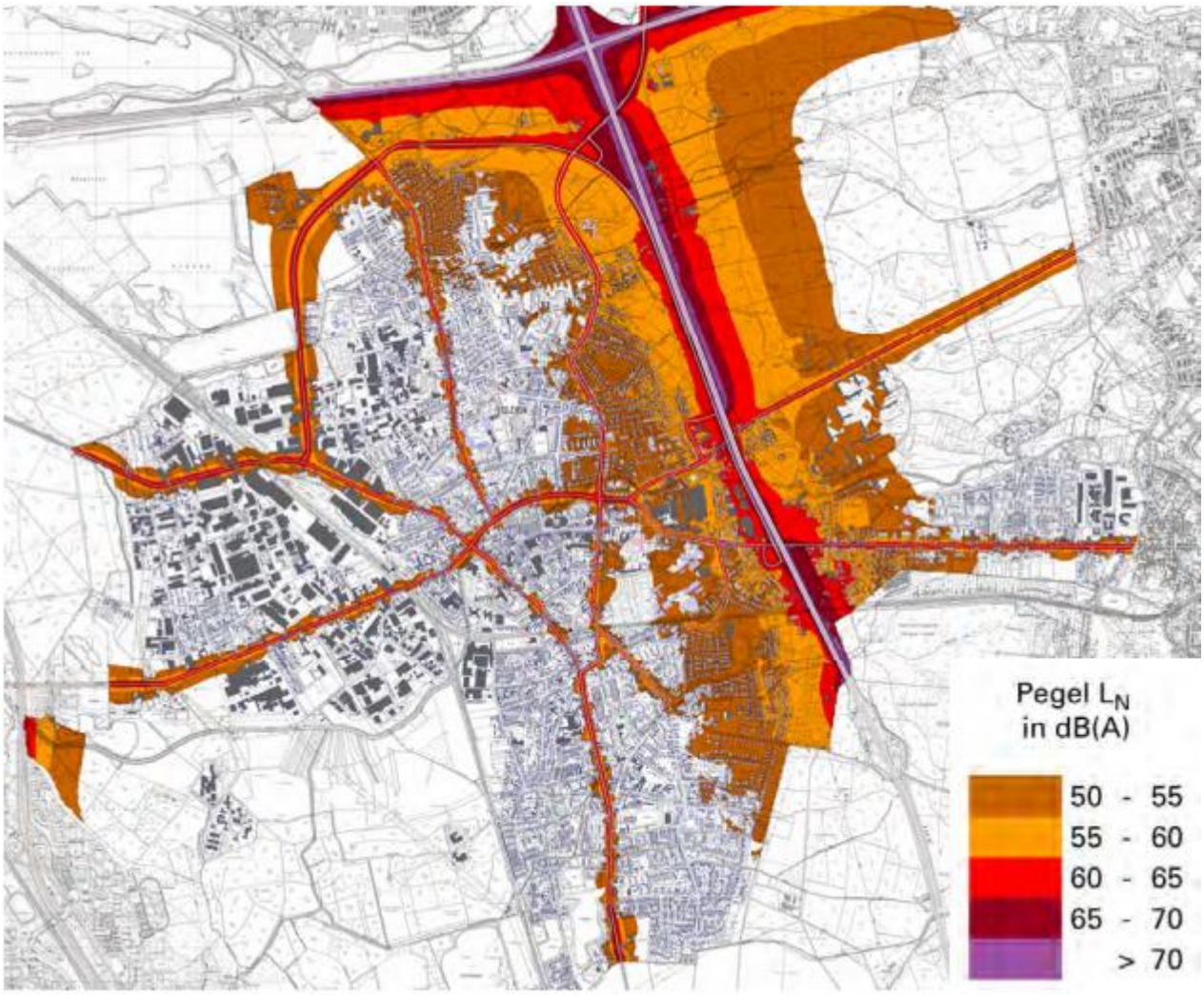
Begründung:
Für einige Straßen wurde diese Lärmschutzmaßnahme schon umgesetzt, nicht jedoch für die Baustraße im Bereich der Einmündung Grünstraße.
(…)

Stellungnahme der Verwaltung:

Mit Ratsbeschluss vom 02.11.2016 wurde der „Lärmaktionsplan Stufe 2“ der Stadt Hilden beschlossen. Grundlage dazu ist die EU- Umgebungslärmrichtlinie und § 47 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG). In diesem Rahmen waren u.a. Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kraftfahrzeugen/Jahr [ca. 8.200 Kfz/Tag] bezüglich ihrer Lärmsituation zu untersuchen. Auch wenn die Baustraße unterhalb dieser Verkehrsbelastung liegt, wurde sie mit in die Lärmkartierung mit aufgenommen. Die Abbildung zeigt die untersuchten Straßen.



Die Ergebnisse der Berechnungen wurden getrennt für die Tages- und Nachtstunden ermittelt, da es unterschiedliche Lärmschutzwerte gibt. Das Ergebnis für nachts zeigt die folgende Abbildung. Eine Überschreitung für die Baustraße liegt nicht vor.



Für die Straßen, bei denen die Lärmkartierung Überschreitungen der Lärmschutzwerte ergab, wurden jeweils Maßnahmenkonzepte entwickelt. Eine der Lärmreduzierungsmöglichkeiten ist dabei die Einrichtung von Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Zu dessen Umsetzung wurde u.a. vorgesehen, dass an bestimmten Straßen(abschnitten) im Stadtgebiet eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, im Zeitraum von 22.00 bis 06.00 Uhr, angeordnet wird.

Diese ausgesuchten Straßen(abschnitte) wurden durch spezielle Ingenieurbüros erarbeitet und mit allen Beteiligten (Kreis Mettmann, Kreispolizeibehörde Mettmann, Straßenbaulastträger (bzw. Straßenbaubehörde) Landesbetrieb Straßenbau NRW, Straßenverkehrsbehörde Hilden) noch einmal abgestimmt. Zwischenzeitlich wurden auch entsprechende Beschilderungen vorgenommen.

Gemäß des „Lärmaktionsplans Stufe 2“ gehört die Baustraße nicht zu den benannten Straßen, da die Lärmkartierung keine Hinweise auf eine Überschreitung der Lärmschutzgrenzwerte gegeben hat. Insofern ist für diese Straße auch keine Rechtsgrundlage für eine Anordnung von 30 km/h zwischen 22.00 und 06.00 Uhr gegeben.

Insofern ist die Stadt Hilden als Straßenverkehrsbehörde nicht befugt, an der Baustraße aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsbegrenzung in den Nachtstunden auszuweisen.

Der gesamte Lärmaktionsplan ist auf der Internetseite der Stadt Hilden unter

https://www.hilden.de/sv_hilden/Schöner%20wohnen/Bauen%20und%20Wohnen/Stadtplanung/Bauleitplanung/Projekte/Lärmaktionsplan/ verfügbar.

Gez. Birgit Alkenings

STADT HILDEN
Poststelle
03. Dez. 2018
Amt ..... Anl. .....

Stadt Hilden

Am Rathaus 1

40721 Hilden

[redacted]

Hilden, den 30.11.2018

Bürgerantrag nach § 24 GO

Nach § 24 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen – GO NRW– in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV.NRW. S. 666/SGV. NRW. 2023), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. Februar 2015 (GV.NRW.S. 208) hat jeder das Recht, sich einzeln oder in Gemeinschaft mit anderen schriftlich mit Anregungen oder Beschwerden in Angelegenheiten der Stadt an den Rat der Stadt zu wenden.

Hiermit stelle ich den Antrag,

zur Herbeiführung eines dringend erforderlichen Lärmschutzes ab 22,00 Uhr
den Straßenverkehr auf der Baustraße in Höhe der Grünstraße 27 dadurch zu beruhigen,
dass in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr in dem genannten Bereich nur noch ein Tempo von 30 km/h zulässig ist.

Ferner wird beantragt, die Einhaltung eines entsprechenden Tempolimits auch zu kontrollieren bzw. kontrollieren zu lassen, da nur dann ausreichender Lärmschutz gewährleistet ist.

Begründung:

Für einige Straßen wurde diese Lärmschutzmaßnahme schon umgesetzt, nicht jedoch für die Baustraße im Bereich der Einmündung Grünstraße

[redacted]

Mit freundlichen Grüßen

Hilden

Auszug aus der vorläufigen Niederschrift

Beschlussvorlage öffentlich		**SV-Nr.:WP 14-20 SV 66/130**
Betreff:	Anregung nach § 24 GO NRW: Einrichtung Tempo 30 Baustraße zwischen 22.00 und 06.00 Uhr	

27.02.2019 Stadtentwicklungsausschuss TOP 2.1

Rm Burchartz/Allianz, Rm Vogels/Grüne sowie Rm Buchner/SPD befürworteten den Antrag und schlugen vor, die Verkehrsbehörde möge hier grundsätzlich eine Tempo 30 Zone ohne Beschränkung auf die Nachtzeiten von 22:00 Uhr-06:00 Uhr, einrichten.

Rm Remih/FDP führte aus, seine Fraktion lehne den Antrag ab, wenn nicht ganztägig eine Tempo 30 Zone eingerichtet werde.

Rm Schreier/CDU und Rm Reffgen/BA erklärten, dass sie den Antrag ablehnen würden, da die Voraussetzungen hierfür nicht gegeben seien.

Herr Mittmann erläuterte, dass die Straßenverkehrsbehörde hier auf der Basis der derzeit vorliegenden Daten keine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung anordnen könne. Die Daten aus dem Lärmaktionsplan gäben keine Hinweise auf eine Überschreitung der Lärmschutzwerte. Nur dann wäre eine Rechtsgrundlage gegeben.

Antragstext:
Es wird der Antrag gestellt, zur Herbeiführung eines dringend erforderlichen Lärmschutzes ab 22.00 Uhr den Straßenverkehr auf der Baustraße in Höhe der Grünstraße 27 dadurch zu beruhigen, dass in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr in dem genannten Bereich nur noch ein Tempo von 30 km/h zulässig ist.

Abstimmungsergebnis:
Mehrheitlich beschlossen mit
9 Ja-Stimmen und 7 Nein-Stimmen (CDU-Fraktion, Fraktion Bürgeraktion, FDP-Fraktion)