

**Absender  
FB 3  
Verkehrslenkung**

**Drucksachen-Nr.**

**0263/2022**

**öffentlich**

## **Antrag**

**der Ampelfraktionen**

**zur Sitzung:**

**Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 31.05.2022**

### **Tagesordnungspunkt**

**Antrag der Ampelfraktionen vom 29.03.2022, zwei Maßnahmen zu Tempo 30 aus dem Lärmaktionsplan umzusetzen**

### **Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr empfiehlt nach Erörterung und Abwägung aller Belange, die sich aus der Stellungnahme der Verwaltung ergeben, das ihr zustehende behördliche Ermessen dergestalt auszuüben, auf den folgenden Straßenzügen in beide Richtungen die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf maximal 30 km/h zu begrenzen:

1. Auf der Altenberger-Dom-Straße zwischen der Einmündung der Schlebuscher Straße und der Einmündung der Kempener Straße;
2. Auf der Mülheimer Straße ab der Einmündung der Gierather Straße bis zur Bahnüberführung und weitergehend auf der Hauptstraße bis zur Einmündung der Dechant-Müller-Straße.

## **Stellungnahme der Verwaltung:**

Mit Schreiben vom 29. März 2022 beantragen die Fraktionen Bündnis90/Die GRÜNEN, FDP und SPD im Rat der Stadt Bergisch Gladbach gemäß v.g. Beschlussvorschlag zwei Maßnahmen zu Tempo 30 aus dem Lärmaktionsplan umzusetzen. Zur näheren Begründung wird auf das dem Beschlussvorschlag beigefügte Schreiben verwiesen.

Die Verwaltung begrüßt den gestellten Antrag und teilt die Auffassung, dass innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 30 wirksame Maßnahmen zur Reduzierung von Lärm- und CO<sub>2</sub>- Emissionen sind. Die Verwaltung ist ebenfalls der Auffassung, dass die durch den Bundesgesetz- und Verordnungsgeber hierzu vorgegebenen Regelungen und Bedingungen derzeit noch zu restriktiv sind und es sehr wünschenswert wäre, wenn die Entscheidungsfreiheit für die Kommunen deutlich größer gefasst wäre. Es ist Bürgerschaft und Politik vor Ort derzeit oft nur schwer zu vermitteln, dass von einer großen lokalen Mehrheit gewünschte Geschwindigkeitsbegrenzungen von regulatorischen Restriktionen übergeordneter Ebenen (Bund, Land) behindert bzw. sogar verhindert werden.

Nach bisheriger Rechtslage können gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 3 StVO die nach Maßgabe des § 44 Abs. 1 StVO zuständigen Verkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken (auch) zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten oder den Verkehr umleiten. Nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs jedoch nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Maßgeblich ist in diesem Kontext auch, ob Verkehrsimmissionen Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss.

Die unverzügliche Umsetzung des Antrags ist mit einigen rechtlichen Risiken behaftet. Hierzu wird auf die nachfolgenden rechtlichen Ausführungen verwiesen.

### **Nähere rechtliche Ausführungen**

Bei Anträgen auf Tempo 30 muss zwischen der Einrichtung einer Tempo-30-Zone und einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h unterschieden werden. Bei klassifizierten Straßen und Hauptverkehrsstraßen scheidet eine Anordnung einer Tempo-30-Zone bereits durch § 45 Abs. 1 c Satz 2 StVO aus, d.h. die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h unterliegt nochmals deutlich restriktiveren Vorgaben. Es bleibt hier nur die Option einer streckenbezogenen Anordnung von Tempo 30 auf der Grundlage der (allgemeinen) Ermächtigungsnorm des § 45 Abs. 1 StVO.

Nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden

Verkehrs, wie unter A. bereits skizziert, nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Über die Frage der Zumutbarkeit von Verkehrsimmissionen hinaus ist im Rahmen der Prüfung und Abwägung zudem von Relevanz, ob die an einer Stelle unzuträglichen Verhältnisse nur um den Preis gebessert werden könnten, dass an anderer Stelle neue Unzuträglichkeiten auftreten. Im Ergebnis würde sich die Gesamtsituation verschlechtern, wenn etwa die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs in nicht hinnehmbarer Weise beeinträchtigt oder wegen Änderungen von Verkehrsströmen noch gravierendere Lärmbeeinträchtigungen für Anlieger anderer Straßen drohen. Deshalb ist von der Behörde im Blick zu behalten, wie sich potentielle Maßnahmen auf die Verkehrsfunktion insgesamt auswirken würde, ob sie Verdrängungswirkungen hätte, die möglicherweise ein Maßnahmenpaket unter Einbeziehung anderer Straßen erfordern könnte.

Bei der Prüfung, ob und gegebenenfalls welche verkehrsregelnden Anordnungen im Einzelfall geboten sind, ist auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit sowie auf das Vorhandensein bzw. das Fehlen einer Lärmvorbelastung abzustellen. Maßgeblich sind auch andere Besonderheiten des jeweiligen Einzelfalles. Von Bedeutung für die Bewertung der Zumutbarkeit des Lärms ist dabei auch, ob der ihn auslösende Verkehr die betroffenen Straßen funktionsgerecht oder funktionswidrig in Anspruch nimmt. Eine Überschreitung von Lärmwerten führt von daher nicht automatisch dazu, dass die tatbestandlichen Voraussetzungen der StVO für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 erfüllt sind. Tempo 30 darf – insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen – nach derzeitiger Rechtslage nur in einem engen gesetzlichen Rahmen durch die Straßenverkehrsbehörden angeordnet werden. Eine markante Lärmbelastung mit einer Überschreitung von Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung kann ungeachtet dessen ein hilfreicher Ansatzpunkt für darauf aufbauende detailliertere Untersuchungen sowie eine Abwägung aller Gesamtumstände sein. Maßnahmen im Regelungsbereich des § 45 Abs. 9 StVO stehen im Ermessen der zuständigen Behörde (vgl. § 45 Abs. 9 Satz 3 in Verbindung mit § 45 Abs. 1 StVO). Die Auswahl der Mittel, mit denen die konkrete Gefahr bekämpft oder gemildert werden soll, muss dabei dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit genügen. Bei der Entscheidung über die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen hat die zuständige Behörde im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens dabei sowohl die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer zu würdigen als auch die Interessen der Anlieger anderer Straßen in Rechnung zu stellen, ihrerseits von übermäßigem Lärm verschont zu bleiben, der als Folge verkehrsberuhigender oder verkehrslenkender Maßnahmen eintreten kann.

Ein Blick auf Unfallhäufigkeiten und -ursachen auf den beantragten Straßenabschnitten offenbart, dass die in den vergangenen Jahren dort zu verzeichnenden Unfälle zumeist nicht durch die bisher gefahrenen Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bedingt waren. Insofern ist ein markanter Rückgang von Unfallzahlen durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zwar nicht zu erwarten. Ungeachtet dessen wird Tempo 30 nach allgemeinen Erfahrungswerten auch hier die Sicherheit für alle erhöhen und für mehr Gleichberechtigung zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern sorgen.

Wie aus dem aktuellen Entwurf des Lärmaktionsplans (3. Runde) der Stadt Bergisch

Gladbach hervorgeht, der parallel ebenfalls Gegenstand der aktuellen Beratungen in den politischen Gremien ist, betragen die Lärmimmissionen auf der Altenberger-Dom-Straße in Schildgen maximal 72,7 / 62,6 dB(A) ganztags / nachts und liegen damit über den Auslösewerten 65 / 55 dB(A). Die maximale Immissionsbelastung der Mülheimer Straße liegt, wie sich aus den Angaben im vorgenannten Entwurf des Lärmaktionsplans ergibt, bei 71,8 / 61,8 dB(A) ganztags / nachts (Fassadenpegel). In Fortführung der Mülheimer Straße ist für den Bereich der Hauptstraße zwischen Bahnstrecke und Dechant-Müller-Straße eine Erhöhung der maximalen Pegel auf 73,0 / 63,0 dB(A) ganztags / nachts zu verzeichnen, wobei auf dem gesamten Straßenabschnitt zwischen Richard-Zanders-Straße und Dechant-Müller-Straße die Immissionen über 70 / 60 dB(A) liegen. Die ermittelten Werte bestätigten im Ergebnis die diesbezüglichen Ausweisungen im Lärmaktionsplan der Stadt aus dem Jahr 2016.

Eine generelle Regelung zum Schutz vor Straßenverkehrslärm gibt es in Deutschland noch nicht. Vielmehr sind verschiedene Regelungen zum Schutz vor Verkehrslärm einschlägig. Neben dem Lärmschutz durch Planung gibt es die Lärmvorsorge und die Lärmsanierung. Die Lärmvorsorge soll unzumutbare Einwirkungen durch Verkehrslärm beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen vermeiden, während die Lärmsanierung darauf abzielt, die Lärmbelastung an bestehenden Straßen zu vermindern. In diesem Kontext verfolgen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) das Ziel, den Straßenverkehrsbehörden eine Orientierungshilfe zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm in Bezug auf bestehende Straßen an die Hand zu geben. Die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV unter 2.1 festgelegten Immissionsgrenzen liegen in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen bei 70 dB(A) tagsüber und bei 60 dB(A) in der Nacht. In Kern-, Dorf- und Mischgebieten liegen die Werte bei 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts.

Für die Frage, wann die Zumutbarkeit einer Lärmbelastung überschritten wird, können neben den Lärmschutz-Richtlinien-StV ggf. auch die Grenzwerte aus § 2 der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) als Orientierungswerte herangezogen werden. Durch die in der 16. BImSchV normierten Grenzwerte kommt ganz allgemein die Wertung des Normgebers zum Ausdruck, von welcher Schwelle an eine nicht mehr hinzunehmende Beeinträchtigung anzunehmen ist. Die in der 16. BImSchV genannten Immissionsgrenzen sind gemäß dem hierfür eröffneten Anwendungsbereich zwar unmittelbar nur auf den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen anwendbar. Gleichwohl können nach der überwiegenden Rechtsprechung auch die im Verhältnis niedrigeren Grenzwerte der 16. BImSchV (im Vergleich zu den Grenzwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV) als Indizwerte für eine Prüfung nach § 45 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 Nr. 3 StVO Berücksichtigung finden und einen einzelfallbezogenen Ermessensspielraum eröffnen. Die Immissionsgrenzwerte in der 16. BImSchV betragen in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts; in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten und Urbanen Gebieten sind sie auf 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht festgelegt.

Der Entwurf des aktuellen Lärmaktionsplans sieht (u.a.) als Maßnahmenvorschlag für

die Altenberger-Dom-Straße folgendes vor: „Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zwischen Fahner Weg und Leverkusener Straße (-2,4 dB(A))“. Für die Mülheimer Straße sieht der Entwurf im Wege einer auch hier noch vorzunehmenden Einzelfallprüfung als denkbare Maßnahme vor: „Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf der Hauptstraße zwischen Bahnstrecke und Dechant-Müller-Straße. Aufhebung der Geschwindigkeitsreduzierung nach Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht.“ Der aktuelle Antrag geht über die vorgenannten Maßnahmenvorschläge hinaus, da er auch die Straßenabschnitte Altenberger-Dom-Straße (Fahner Weg – Schlebuscher Straße) und Mülheimer Straße (Gierather Straße – Bahndamm) mitumfasst. Eine Reduzierung des Ermessens kommt insoweit nicht in Betracht, so dass eine „klassische“ pflichtgemäße Ermessensausübung unter Berücksichtigung aller Aspekte und Interessen vorzunehmen wäre.

### **Fazit:**

Eine in jeder Hinsicht tragfähige und anfechtungssichere Ermessensentscheidung über die beantragte Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf maximal 30 km/h auf der Altenberger-Dom-Straße zwischen der Einmündung der Schlebuscher Straße und der Einmündung der Kempener Straße; auf der Mülheimer Straße ab der Einmündung der Gierather Str. bis zur Bahnüberführung und weitergehend auf der Hauptstraße bis zur Einmündung der Dechant-Müller-Str. kann letztlich nur mit detaillierten einzelfallbezogenen Prüfungen herbei geführt werden, so wie dies im aktuellen Entwurf des Lärmaktionsplans vorgeschlagen wird.

Beide beantragten Maßnahmen lassen sich nur teilweise aus dem Lärmaktionsplan (sowohl in der bisherigen Fassung als auch dem aktualisierten Entwurf) herleiten. Der (bisherige) Lärmaktionsplan wurde Ende 2015 durch die Politik beschlossen und ist bereits verpflichtend. Zur Umsetzung von darin vorgeschlagenen Temporeduzierungen ist jeweils eine ermessensfehlerfreie Einzelfallprüfung durchzuführen, wobei der Ermessensspielraum – soweit dort im Einklang mit dem aktuellen Antrag eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vorgeschlagen wird – durch die Bindungswirkung des Plans eingeschränkt wird und tendenziell gegen Null geht. Für die hier beantragen, jedoch nicht im Lärmaktionsplan betrachteten Straßenabschnitte Altenberger-Dom-Straße (Fahner Weg – Schlebuscher Straße) und Mülheimer Straße (Gierather Straße – Bahndamm) macht es Sinn, ebenfalls aufgrund hoher vorherrschender Straßenverkehrslärmpegel Einzelfallprüfungen vorzunehmen.

Trotz einer zu erwartenden hohen Zustimmung der lärm betroffenen Anwohner:innen zu den beantragten Maßnahmen besteht folglich das Risiko eines Einschreitens der Aufsichtsbehörde und / oder eines erfolgreichen verwaltungsgerichtlichen Verfahrens gegen die Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h auf den vorgenannten Straßenabschnitten. Ob es dazu kommt, kann nicht prognostiziert werden.

In jedem Fall gilt: Maßnahmen im Regelungsbereich des § 45 Abs. 9 StVO stehen im Ermessen der zuständigen Behörde, welches mit Blick auf die im Lärmaktionsplan verzeichneten Lärmwertüberschreitungen vorliegend auch eröffnet ist.

Obwohl der Antrag der Koalitionsfraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN, SPD und FDP

vom 29.03.2022 an den Vorsitzenden des AUISO, Herrn Hermann-Josef Wagner, gerichtet wurde, obliegt die Entscheidung über den Antrag gemäß § 16 Nr. 3 der Zuständigkeitsordnung der Stadt Bergisch Gladbach dem Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen.