

**Ausschussbetreuender Bereich
Zentrales Beschwerdemanagement**

Drucksachen-Nr.

0380/2024

öffentlich

**Ausschuss für Anregungen und Beschwerden gem. § 24 GO NRW
Sitzung am 21.08.2024**

Anregung/Beschwerde gem. § 24 GO NRW

Antragstellerin / Antragsteller

**Name und Anschrift werden aus datenschutzrechtlichen Gründen
hier nicht veröffentlicht.**

Tagesordnungspunkt

**Anregung vom 21.05.2024 auf Einrichtung einer streckenbezogenen
Tempo- 30- Zone in der Richard- Zanders- Straße zwischen der
Cederstraße und der Senefelder Straße**

Inhalt:

Die Anregung/Beschwerde und die Stellungnahme der Verwaltung sind beigelegt.

Dem Anregungsschreiben waren 33, von verschiedenen Personen unterzeichnete,
inhaltsgleiche Anregungen beigelegt, die nicht der Vorlage als Anlagen beigelegt sind. Sie
können auf Wunsch bei der ZAB eingesehen werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der FB 7-36 (Immissionsschutz) hat zu der Anregung wie folgt Stellung genommen:

Lärmaktionsplan

Über diesen Antrag hinaus haben die Petentinnen, stellvertretend für insgesamt 113 Personen aus 92 Haushalten an 33 Wohnadressen in der Richard-Zanders-Straße, zudem bereits im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan der Runde 4 (08.04. bis 06.05.2024) eine Sammeleingabe eingereicht. Neben der priorisierten Einführung einer streckenbezogenen Tempo-30-Zone für den o.g. Abschnitt werden dort weiterhin die Maßnahmen Fahrbahnsanierung, Geschwindigkeitskontrollen, Entschleunigung durch Hindernisse und mehr als weitere Lärminderungsmaßnahmen und als Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aufgeführt.

Die Forderung, für den hier in Rede stehenden Straßenzug Tempo 30 anzuordnen, kann nicht aus dem aktuell gültigen Lärmaktionsplan der Runde 3 (LAP/3) hergeleitet werden. Denn die hier angesprochene Straßenachse gehört nicht zu den hier identifizierten Belastungsachsen Straßenverkehr, für die Lärminderung- bzw. -vermeidungsmaßnahmen vorgeschlagen werden.

Noch eine Anmerkung zu der von den antragstellenden Personen immer wieder angeführten Bergisch Gladbacher Straße in Köln: Die Anordnung von Tempo 30 auf dieser Straße wurde nicht aus dem Lärmaktionsplan der Stadt Köln hergeleitet, sondern ergab sich aus dem Antrag nach § 45 StVO eines Anwohners der Straße.

Im Rahmen der z.Zt. durchgeführten Überarbeitung des LAP/3 wird auch die Lärmsituation der Richard-Zanders-Straße berücksichtigt. Abhängig von den Ergebnissen der Lärm- und Betroffenenanalyse wird ggf. im LAP/4 die Richard-Zanders-Straße in die Maßnahmenplanung mit aufgenommen. Dabei könnte die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h dann eine Maßnahme sein, die wie in allen anderen gleich gelagerten Fällen im LAP als Prüfauftrag formuliert von der Straßenverkehrsbehörde zu bearbeiten wäre.

Lärmsituation im Bereich Richard-Zanders-Straße

Vorliegende Lärmkarten zeigen entlang des hier betrachteten Straßenabschnitts Beurteilungspegel $> 65 \leq 70$ dB(A) am Tag (06:00 – 22:00 Uhr) und $> 55 \leq 60$ dB(A) in der Nacht (22:00 – 06:00 Uhr). Damit werden die beim Neubau einer Straße einzuhaltenden Grenzwerte von 59 / 49 dB(A) und die vom Gesetzgeber anerkannten Vorsorgewerte von 55 / 45 dB(A) z.T. wesentlich überschritten. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 (70 / 60 dB(A) tags / nachts in reinen und allgemeinen Wohngebieten) können mit diesen Pegeln i.d. R. gerade eingehalten werden. Die Fußnote 9 der Richtlinien besagt allerdings, dass die Richtwerte den Beurteilungspegeln für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen entsprechen. Diese wurden seit Inkrafttreten der Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 im November 2007 auf 64 / 54 dB(A) abgesenkt. Welche der oben genannten Richt-, Grenz-, Vorsorgewerte im Rahmen der Antragsbearbeitung anzuwenden sind, ist rechtlich zu prüfen und kann von 7-36 nicht abschließend geklärt werden.

Lärmwirkung

Die Lärmwirkungsforschung sieht Dauerbelastungen ab 60 bis 65 dB(A) als gesundheitlich beeinträchtigend an. Sie hat weiterhin herausgefunden, dass bei Werten unter 60 dB(A) Belästigungen und erhebliche Belästigungen vorliegen. Hier leiden das psychische Wohlbefinden und das soziale Verhalten sowie die Schlafqualität. Bei Pegeln ab 40 bis 45 dB(A) können sich die Schlafstadien ändern. Die Erholbarkeit des Schlafes wird häufig bereits ab 25 bis 30 dB(A) als gestört empfunden.

Der FB 6-60 (Mobilität und Stadtentwicklung) hat zu der Anregung wie folgt Stellung genommen:

Eine verkehrsrechtliche Einschätzung und Prüfung in der Sache ist auf Grund zahlreicher weiterer, bestehender Prüfaufträge bis zum Versand der Einladung zur Sitzung des AAB nicht möglich.

Der Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Prüfung ergibt sich bereits aus dem § 45, Abs. 1 der StVO in Verbindung mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 04.06.1986 (7 C 76/84).

Hier führt das BVerwG aus: *„Zwar ist § 45 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung in der Fassung vom 21. Juli 1980 (BGBl. I S. 1060) - StVO -, der die Verkehrsbehörde ermächtigt, aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs verkehrsbeschränkende Maßnahmen anzuordnen, grundsätzlich auf den Schutz der Allgemeinheit und nicht auf die Wahrung der Interessen einzelner gerichtet (BVerwGE 37, 112, 113; ebenso Urteile des Senats vom 13. Juni 1980 - BVerwG 7 C 32.77 - in Buchholz 442.151 § 45 StVO Nr. 9 und vom 29. Juni 1983 - BVerwGE 7 C 102.82 - in Buchholz 442.151 § 45 StVO Nr. 13). Die genannte Rechtsprechung des Senats hat aber anerkannt, daß der einzelne einen - auf ermessensfehlerfreie Entscheidung der Behörde begrenzten - Anspruch auf verkehrsregelndes Einschreiten in bestimmten Fällen, nämlich dann haben kann, wenn die Verletzung seiner geschützten Individualinteressen in Betracht kommt.“*

Darüber hinaus führt der Verzicht auf eine unmittelbare Frist, die hier aufgrund des Umfangs der Prüfung ohnehin nicht eingehalten werden könnte, voraussichtlich zu einem erweiterten Ermessensspielraum der Straßenverkehrsbehörde. Dies ergibt sich aus der medial für dieses Jahr angekündigten Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), die die aktuell begrenzten Möglichkeiten einer Herabsenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erweitern wird.

Dem AAB wird vor diesem Hintergrund vorgeschlagen, in der Sache keinen Beschluss zu fassen, da ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Prüfung besteht, den die Verwaltung nach Änderung der StVO erfüllen wird.