

# Rechtliche Rahmenbedingungen für die Anordnung und Umsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen

Vortrag Tagung  
„Tempo 30 – Chancen, Hindernisse, Erfahrungen“  
Des Umweltbundesamtes  
am 13. November 2012 in Berlin  
Karsten Sommer, Rechtsanwalt

Rechtliche Rahmenbedingungen für die Anordnung und Umsetzung von  
Geschwindigkeitsbegrenzungen

Karsten Sommer, Rechtsanwalt 13.11.2012

*§ 45 StVO Anordnungen im Straßenverkehrsrecht (Verkehrsbeschränkungen,  
z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Lkw-Durchfahrtsverbote)*

*„(1) 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*

*...*

*zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen,*

*...*

*(1b) Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen*

*...*

*5. zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung  
einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.“*

## Straßenverkehrsbeschränkungen

- Vorteil Synergieeffekte mit Luftreinhaltung, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität
- Vorteil sofortige Lärminderung
- Vorteil hohe Minderungspotentiale

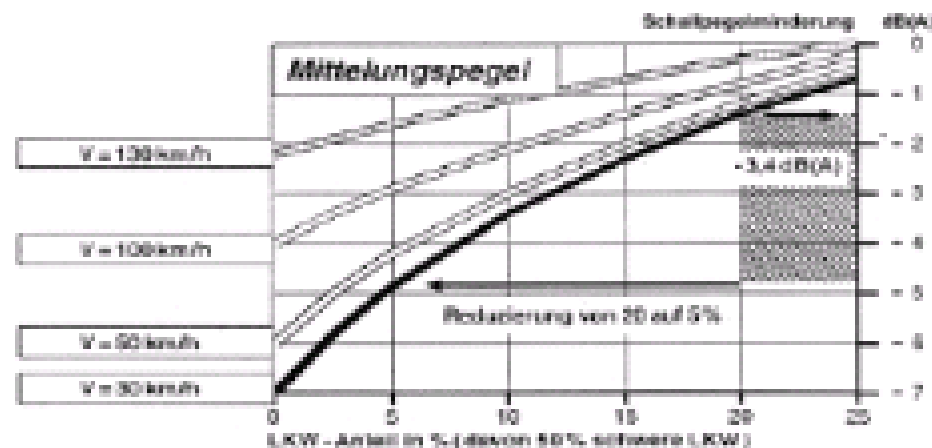


Abbildung 4: Schallpegelminderung in Abhängigkeit von der Veränderung der Lkw-Anteile und der Geschwindigkeit [14]

Rechtliche Rahmenbedingungen für die Anordnung und Umsetzung von  
Geschwindigkeitsbegrenzungen

Karsten Sommer, Rechtsanwalt 13.11.2012

## Straßenverkehrsbeschränkungen nach StVO

- Vorteil: eigenes Antragsrecht Lärmbetroffener
- Vorteil: Prüfpflicht der Straßenverkehrsbehörde bereits unterhalb der sogen. Zumutbarkeitsschwelle (59/49 dB(A) tags/nachts)  
(Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 4.6.1986 – 7 C 76/84 -)
- Vorteil: eigenes Antragsrecht und eigener Anspruch der Gemeinden  
(Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 20.4.1994 – 11 C 17/93 -)
- Vor. nach BVerwG: Konzept, keine unzumutbaren Belastungen an anderer Stelle, verabschiedet durch zuständige Gremien = bei ausreichend konkretem und mit Verkehrsplanung abgestimmtem Aktionsplan regelmäßig gegeben
- Rechtsfolge: Anspruch auf ermessensgerechte Entscheidung

Rechtliche Rahmenbedingungen für die Anordnung und Umsetzung von  
Geschwindigkeitsbegrenzungen

Karsten Sommer, Rechtsanwalt 13.11.2012

*Tempo 30 aus Lärmschutzgründen*

*Antrag lärm betroffener Straßenanwohner/innen*

- *an Straßenverkehrsbehörde*
- *Schriftform zu empfehlen*
- *„geeignete Maßnahmen, z.B. Tempo 30“ zur Lärmreduzierung beantragen*
- *Amtsermittlungspflicht der Behörde = Ermittlung Lärmbelastung, geeignete Maßnahmen, alles Abwägungsrelevante*

Rechtliche Rahmenbedingungen für die Anordnung und Umsetzung von  
Geschwindigkeitsbegrenzungen

Karsten Sommer, Rechtsanwalt 13.11.2012

Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 20.4.1994 – 11 C 17/93 -) zu den Mindestanforderungen an ein kommunales Verkehrskonzept zur Durchsetzung von Verkehrsbeschränkungen:

*„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 Verkehrskonzept 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.“*

## Verkehrsbeschränkungen

Problem Lärmschutz-Richtlinien StV (2007): teils missverständlich, teils falsch, teils falsch angewandt, z.B.

- Eingriffsschwelle nach BVerwG unterhalb Zumutbarkeitsschwelle = unterhalb Verkehrslärmschutzverordnung
- Lärminderung mind. 3 dB(A) falsch
- keine Verkehrsbeschränkungen auf HVS falsch

# Rechtliche Rahmenbedingungen für die Anordnung und Umsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen

Karsten Sommer, Rechtsanwalt 13.11.2012

## Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007:

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.<sup>2</sup>

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

2.1 Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel<sup>7</sup> am Immissionsort [RLS-90<sup>8</sup>] einen der folgenden Richtwerte<sup>9</sup> 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).

Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 4.6.1986 – 7 C 76/84 -:

Eingriffsschwelle nach § 45 StVO unter Zumutbarkeitsschwelle;

Zumutbarkeitsschwelle nach VerkehrslärmschutzVO (16.BImSchV) für

Wohngebiete 59/49 dB(A) tags/nachts = **Eingriffsschwelle < 59/49 dB(A)**



# Rechtliche Rahmenbedingungen für die Anordnung und Umsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen

Karsten Sommer, Rechtsanwalt 13.11.2012

## Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007:

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.<sup>10</sup>

Verwaltungsgericht Berlin (Urteil vom 5.5.2009 - 11 K 10/09 -) und  
Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 16.9.2009 - OVG 1 N 71/09 -:

Wirksamkeit auch unter 3 dB(A) anerkannt (Umweltbundesamt, aber auch  
Lärmschutz-Richtlinien StV 2007, Ziff. 3.3) = keine 3-dB(A)-Schwelle

# Rechtliche Rahmenbedingungen für die Anordnung und Umsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen

Karsten Sommer, Rechtsanwalt 13.11.2012


## Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007:

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.

Richtigerweise zu verstehen im Sinne einer höheren Gewichtung der Verkehrsbelange in der Ermessensentscheidung; steht Verkehrsbeschränkungen nicht entgegen, wie insbesondere die allgemein bekannte Praxis auf vielen Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen zeigt.

## Tempo 30 – Verfahren

- Antrag an Straßenverkehrsbehörde
- Amtsermittlung (Lärm, alles Abwägungsrelevante)
- Ermessen
- verkehrsrechtliche Anordnung T 30 oder Ablehnung  Widerspruch, Klage
- Anspruch auf „ermessensfehlerfreie Bescheidung“, nicht auf bestimmte Anordnung

Rechtliche Rahmenbedingungen für die Anordnung und Umsetzung von  
Geschwindigkeitsbegrenzungen

Karsten Sommer, Rechtsanwalt 13.11.2012

