

# Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen – Handlungsspielräume von Kommunen und Straßenverkehrsbehörden

Beitrag zum Fachtag  
„Tempo 30 – mehr Spielraum für Kommunen“  
des Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V. am 6.9.2013 in Göttingen

von Karsten Sommer  
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Berlin  
Gast-Professor, Lehrstuhl für Bau- und Planungsrecht, TU Cottbus

# Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen – Handlungsspielräume

Karsten Sommer, Rechtsanwalt, Berlin, 6.9.2013

*§ 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.“*

## Vorteile von Tempo 30

- Vorteil Synergieeffekte mit Luftreinhaltung, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität
- Vorteil sofortige Lärminderung
- Vorteil hohe Minderungspotentiale
  - s. Diagramm II in Anlage 1 zur Verkehrslärmschutzverordnung, 16.BImSchV: Lärminderung > 2 dB(A)
  - LAI: Beurteilungspegel – 2,6 dB(A); Maximalpegel – 5 dB(A)

## Straßenverkehrsbeschränkungen nach StVO

- Vorteil: eigenes Antragsrecht der Gemeinden und 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: eigene Verkehrsplanung, Lärminderungs- oder Luftreinhalteplanung der Gemeinden kann (und muss evtl.) Verkehrsbeschränkungen vorsehen
- Rechtsfolge: Anspruch auf ermessensgerechte Entscheidung

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.“*

## **kommunales Verkehrskonzept zur Durchsetzung von Verkehrsbeschränkungen**

- als „einfaches“ kommunales Verkehrskonzept
- als **Lärminderungsplan** (Pflichtaufgabe, § 47d BImSchG)
- als **Luftreinhalteplan** (Pflichtaufgabe, § 47 BImSchG; bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen Einvernehmen der Straßenverkehrsbehörde erforderlich, § 47 Abs.4 BImSchG)

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

## Problem „Eingriffsschwelle“

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. (...)*

*Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen **insbesondere** in Betracht, wenn der (...) Beurteilungspegel (...) einen der folgenden Richtwerte überschreitet:“*

Wohngebiete 70/60 dB(A) tags/nachts; Mischgebiete 72/62 dB(A) tags/nachts



## Problem „Eingriffsschwelle“

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); Erreichen der  
Schwelle von 70/60 dB(A) impliziert Pflicht zum  
Einschreiten**

## Problem Lärminderung

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 (..) ist die **Differenz** der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel (...) **aufzurunden.**“*

## Problem Lärminderung

Nach Rechtsprechung keine 3-dB(A)-Schwelle:

Verwaltungsgericht Berlin (Urteil vom 5.5.2009 - 11 K 10/09 -) und Obergerverwaltungsgericht 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

## Problem Hauptverkehrsstraßen

Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007:

*„Auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs (...) und weiteren Hauptverkehrsstraßen bündelt sich der (...) Verkehr und entlastet gleichzeitig die Wohngebiete.*

*Einer Geschwindigkeitsbeschränkung steht auf diesen Straßen in der Regel deren besondere Verkehrsfunktion (...) entgegen.“*

## Problem Hauptverkehrsstraßen

Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 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 (beispielhaft für Verkehrsbeschränkungen auf der Bundesstraße 1: Obergerverwaltungsgericht Münster, Beschluss vom 25.7.2007 – 8 A 3518/06 -)

## Tempo 30 – Verfahren

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

# Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen – Handlungsspielräume

Karsten Sommer, Rechtsanwalt, Berlin, 6.9.2013

## Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Karsten Sommer  
Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht  
Gast-Professor, TU Cottbus  
Lehrstuhl für Bau- und Planungsrecht  
Grolmanstraße 39  
10623 Berlin

TEL: 030/28 00 95 - 0  
FAX: 030/28 00 95 15  
mail@kanzleisommer.de  
www.kanzleisommer.de

