

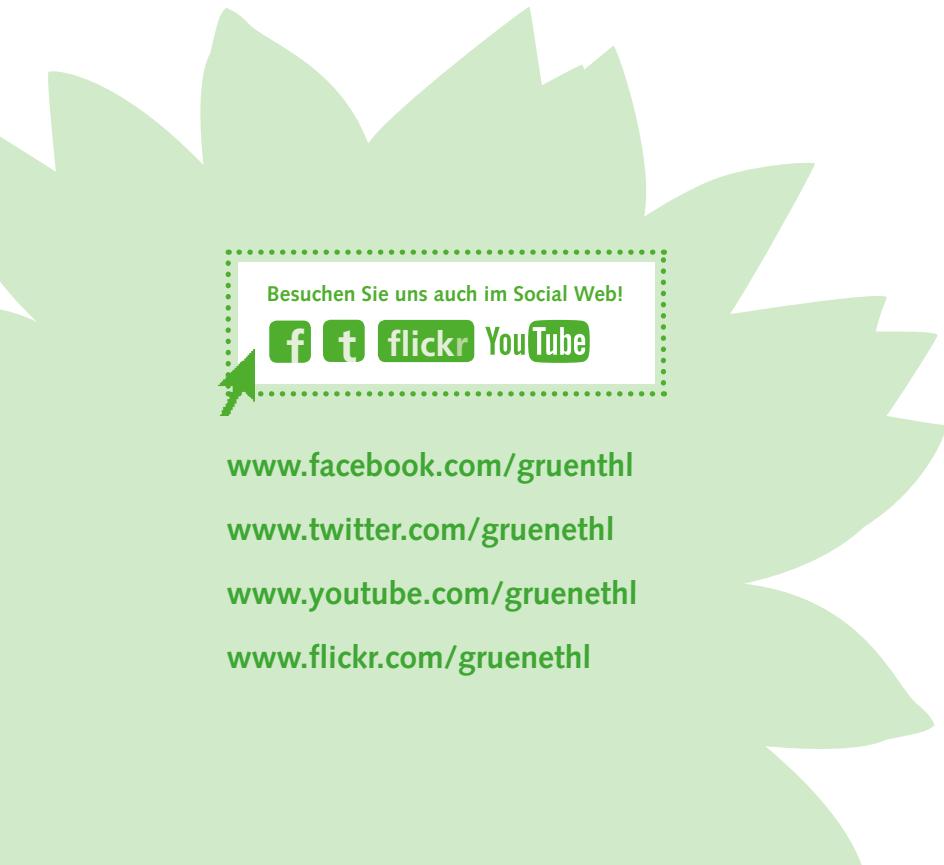


Leitfaden:

Verkehrsbeschränkungen in Thüringen

Wege zu mehr Verkehrssicherheit und weniger Lärm

im Auftrag von Bündnis 90/Die Grünen, Landtagsfraktion Thüringen | Berlin, Dezember 2013
Karsten Sommer, Rechtsanwalt | Tim Stähle, Rechtsanwalt



Besuchen Sie uns auch im Social Web!



www.facebook.com/gruenthl

www.twitter.com/gruenethl

www.youtube.com/gruenethl

www.flickr.com/gruenethl



Zum Leitfaden

Der Leitfaden soll eine Hilfestellung für betroffene Anwohner/-innen und Bürgerinitiativen bei der Durchsetzung von Verkehrsbeschränkungen bieten. Verkehrsbeschränkungen können ein effizientes Mittel zur Verminderung von Verkehrslärm sein und wirken sich zugleich positiv auf die Verkehrssicherheit aus. Kern des Leitfadens ist die Darstellung der Voraussetzungen für einen erfolgreichen Antrag. Von Bedeutung ist insbesondere der gemessene Lärmpegel, aber auch die konkrete Verkehrssituation vor Ort. Es wird aufgezeigt, wann und in welcher Form Betroffene einen Anspruch auf Einschreiten der Straßenverkehrsbehörde haben und wo ein Antrag in Thüringen zu stellen ist. Der ausformulierte Musterantrag soll eine Anleitung für Betroffene sein, wie sie ihre Lärmbelastung den gesetzlichen und von der Rechtsprechung entwickelten Anforderungen entsprechend darstellen können. Es wird außerdem erläutert, welche Rechtsschutzmöglichkeiten Betroffenen im Falle der Ablehnung des Antrages zur Seite stehen und mit welchen Kosten diese verbunden sind. Zuletzt folgt eine Auflistung von Gerichtsentscheidungen, auf die sich Betroffene berufen können.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	3
I. Was sind Verkehrsbeschränkungen?	4
II. Bringen Verkehrsbeschränkungen mehr Verkehrssicherheit und weniger Lärm?.....	5
III. Wer kann Verkehrsbeschränkungen beantragen?.....	7
IV. Unter welchen Voraussetzungen besteht ein Anspruch?	8
V. Besteht ein Anspruch darauf, dass bestimmte bzw. die beantragten Verkehrsbeschränkungen erlassen werden?	10
VI. Bei welcher Stelle wird in Thüringen ein Antrag gestellt?	12
VII. Wie sieht ein Antrag sinnvollerweise aus (Musterantrag)?	14
VIII. Wie läuft das Verfahren ab, wenn ein Antrag gestellt ist?.....	18
IX. Wie kommt man an die Informationen, die die bearbeitende Stelle einholt?	18
X. Was können Antragsteller/-innen tun, deren Anträge abgewiesen werden – welche Rechtsmittel gibt es?.....	19
XI. Mit welchen Kostenrisiken ist zu rechnen?	20
Anhang: Gerichtsentscheidungen, auf die sich Betroffene berufen können	21
1. Zur Eingriffsschwelle	21
2. Zur Bedeutung der Zumutbarkeitsschwelle nach der 16. BImSchV	22
3. Zur Bedeutung der Lärmpegel der Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr	23
4. Zur Bedeutung der 3 dB(A) Schwelle	24



Liebe Leserin, lieber Leser,

zitternde Vitrinen und bebende Schränke, nächtliche Ruhestörung, vorbeidonnernde LKWs. Kennen Sie das? Dass Verkehrslärm nicht nur lästig ist, sondern ernstzunehmende Gesundheitsrisiken mit sich bringt, ist bekannt und nachgewiesen: in Deutschland sind etwa 15 Millionen Menschen von einem erhöhten Herzinfarktrisiko betroffen, weil sie an zu lauten Straßen oder Schienen leben müssen. Aber auch Depression, Müdigkeit, Konzentrationsschwäche und die Beeinträchtigung des allgemeinen Wohlbefindens sind als direkte Folgen von starkem Verkehrslärm in Wohngebieten identifiziert worden. Nach Luftverschmutzung steht die Lärmbelastung damit an zweiter Stelle der Liste krankmachender Umweltfaktoren.

Was also tun als betroffene/r Anwohner/in? Verkehrsbeschränkungen schaffen Abhilfe. Die häufigsten Beschränkungen – die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h und das Nachtfahrverbot für LKWs – sorgen für eine sofortige, nachgewiesene Lärminderung. Gleichzeitig tragen diese Maßnahmen zu mehr Verkehrssicherheit, der Luftreinhaltung und somit zur Steigerung der Lebensqualität bei. Damit Behörden

tätig werden und Verkehrsbeschränkungen anordnen, bedarf es jedoch der Initiative von Betroffenen. Die Informations- und Rechtslage bei der Durchsetzung von Lärmschutzmaßnahmen kann für Laien mitunter komplex und abschreckend wirken.

Dieser Leitfaden soll den Einstieg in die Thematik erleichtern und Hilfestellung bei der Durchsetzung von rechtlichen Ansprüchen geben. Ein Musterantrag auf Verkehrsbeschränkungen stellt Ihnen dazu die wichtigsten Punkte zusammen.

Nutzen Sie Ihre Einflussmöglichkeiten und machen Sie Ihr Recht auf ein ruhiges und gesundes Wohnumfeld geltend. Bei Rückfragen können Sie sich gerne an uns wenden. Über Rückmeldung, auch kritische, freuen wir uns.

Jennifer Schubert

Ihre Jennifer Schubert

I. Was sind Verkehrsbeschränkungen?

Durch Verkehrsbeschränkungen können zum Schutz vor Immissionen – insbesondere vor Lärm, aber auch vor Luftschadstoffen – die negativen Auswirkungen des Verkehrs mit sofortiger und teils auch sehr guter Wirkung gemindert werden. Typischerweise werden Verkehrsbeschränkungen durch die zuständige Verkehrsbehörde auf Antrag eines Betroffenen oder auch von Amts wegen angeordnet. Zu den möglichen Beschränkungen gehören beispielsweise folgende Maßnahmen, wobei die ersten beiden die praxisrelevantesten sind:

- Geschwindigkeitsbeschränkungen, z.B. auf Tempo 30 bei Ortsdurchfahrten oder innerstädtischem Verkehr
- LKW-Fahrverbot
- Nachtfahrverbot
- Durchfahrverbot (beispielsweise Einbahnstraßen)
- Fahrbahnverengung: Weiter zur Fahrbahnmitte hin verlegte Randstreifen können die Distanz der Fahrzeuge zum Immissionsort vergrößern
- Parkstreifen und Fahrradstreifen

Verkehrsbeschränkungen kann die Straßenverkehrsbehörde auf Antrag von Betroffenen auf Grundlage des § 45 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung (StVO) anordnen. Gemäß § 45 Abs. 1 S. 1 StVO kann die Behörde die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung beschränken. Mit Sicherheit und Ordnung ist in erster Linie die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs gemeint. Die entscheidende Rechtsgrundlage für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen ist jedoch § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO: Danach kommen Straßenverkehrsbeschränkungen auch zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen in Betracht. Auf diese Rechtsgrundlage können sich Betroffene berufen. Sie hat so genannte „drittschützende“ Wirkung. Sie ist also dazu da, Individualinteressen, wie das Recht auf Gesundheit,

zu schützen¹. Diese Vorschrift ist damit zentrale Rechtsgrundlage auch für diesen Leitfaden.

Wie bereits die Aufzählung der möglichen Maßnahmen zeigt, können Verkehrsbeschränkungen nicht dazu dienen, ein Verkehrskonzept durchzusetzen. Das heißt, sie sind kein Instrument zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs oder des Radverkehrs, sondern ein rein gefahrenabwehrrechtliches Instrument. Deswegen können sie auch keinen flächendeckenden Schutz vermitteln, sondern betreffen lediglich bestimmte Straßenabschnitte.

Zur Durchsetzung von Beschränkungen wie Tempo 30 oder LKW-Fahrverbot setzt die Straßenverkehrsbehörde in der Regel Straßenverkehrszeichen ein. Diese entfalten ein Ge- bzw. Verbot gegenüber allen sie wahrnehmenden Verkehrsteilnehmer/-innen und können sowohl den fließenden, als auch den ruhenden Verkehr betreffen.

Der Behörde steht bei der Auswahl der Maßnahme gemäß § 45 Abs. 1 S. 1 StVO ein Ermessen zu. Das heißt sie kann unter Wahrung des Zwecks der Vorschrift grundsätzlich selbst auswählen, welcher Mittel sie sich zur Umsetzung der Verkehrsbeschränkung bedient. Dies hat erhebliche Folgen für die Antragstellung und den Rechtsschutz gegen die Ablehnung eines Antrags auf Verkehrsbeschränkungen (siehe V).

Auftreinhalte- oder Lärmaktionspläne können die Durchsetzung von Verkehrsbeschränkungen erleichtern, da sie die Straßenverkehrsbehörde verpflichten können, Maßnahmen umzusetzen. Der Vorteil der Pläne gegenüber den punktuellen Verkehrsbeschränkungen liegt darin, dass durch die Pläne großräumige Beschränkungen möglich sind². Allerdings bleibt die Wahl der Instrumente zur Umsetzung der Beschränkungen erneut der Straßenverkehrsbehörde überlassen. Zudem ist Voraussetzung, dass überhaupt ein Lärmaktionsplan nach § 47d des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) erlassen worden ist:

¹ Burmann/Heß/Jahnke/Janker, StVR, 22. Auflage 2012, § 45 StVO, Rn. 4a.

² Jarass, Bundesimmissionsschutzgesetz, 10. Auflage 2013, § 40 BImSchG, Rn. 7.

„Die zuständigen Behörden stellen bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für

1. Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, der Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr und der Großflughäfen,

2. Ballungsräume mit mehr als 250000 Einwohnern.

Gleiches gilt bis zum 18. Juli 2013 für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken.“

Liegen die Voraussetzungen des § 47d Abs. 1 BImSchG vor, besteht eine Pflicht zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans. Nach der in Thüringen maßgeblichen Zuständigkeitsverordnung sind dafür die Gemeinden zuständig.

II. Bringen Verkehrsbeschränkungen mehr Verkehrssicherheit und weniger Lärm?

Verkehrsbeschränkungen können in erster Linie weniger Lärm bringen. Untersuchungen zeigen aber auch, dass insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen. Dabei sind die Wirkungen abhängig von der Art der Maßnahme. Die beiden praxisrelevantesten Beschränkungen, also Geschwindigkeitsbegrenzung und LKW-Fahrverbot, erweisen sich als die effizientesten Maßnahmen. Beide Maßnahmen können sich wechselseitig ergänzen und verstärken.

Zur Verkehrssicherheit:

Geschwindigkeitsbegrenzungen können die Verkehrssicherheit bedeutend erhöhen. Die klassische Geschwindigkeitsbegrenzung ist die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h (außerorts und auf Autobahnen entsprechend höher). Der Unterschied zwischen einem Kraftfahrzeug, welches sich mit 50 km/h fortbewegt, und einem, welches mit 30 km/h unterwegs ist, hat gravierende Auswirkungen auf die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer/-innen. Zum Vergleich: Bei 50 km/h beträgt der Anhalteweg im Falle einer Vollbremsung inklusive Reaktionszeit und Bremsweg

27,7 m. Bei Tempo 30 hingegen nur insgesamt 13,3 m. Wenn ein Kfz also die Geschwindigkeit um 40 Prozent verringert, ist der Anhalteweg bereits um mehr als die Hälfte reduziert³.

Dadurch sinkt das Unfallrisiko beträchtlich:

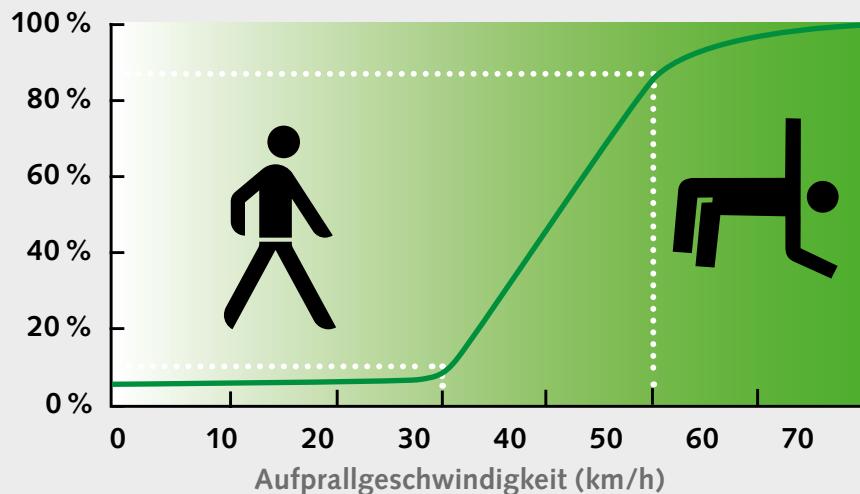
Zum einen kann der Fahrzeugführer sein Kfz bei 30 km/h viel schneller zum Stillstand bringen. Zum anderen hat er bei einem geringeren Tempo einen breiteren Blickwinkel und kann daher besser die Umgebung wahrnehmen und mit ihr kommunizieren. So führt die großzügige Einführung von Tempo-30-Zonen mitunter zu einer Reduzierung der Unfälle um bis zu 40 Prozent. Bei den Schwerverletzten gab es in München sogar einen Rückgang um 72 Prozent der Unfälle (VCD, a.a.O., S. 3 – 4).

Zudem werden bei Tempo 30 im Kollisionsfall erheblich geringere Aufprallenergien freigesetzt. Infolgedessen sind Personen weniger gefährdet. Bei 50 km/h liegt die Wahrscheinlichkeit eines tödlichen Ausgangs bei einer Kollision zwischen einem Fußgänger und einem Fahrzeug bei über 80 Prozent. Bei einer Kollision mit einem 30 km/h fahrenden Fahrzeug überlebt der Fußgänger hingegen in 90 Prozent der Fälle⁴.

³ VCD Positionspapier, Tempo 30, S. 3, abrufbar unter: http://tempo30.vcd.org/uploads/media/VCD_Position_Tempo30_02.pdf

⁴ Zum Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Verletzungsrisiko: „Why focus on speed?“, WHO, 2008, S. 5, abrufbar unter: http://whqlibdoc.who.int/publications/2008/9782940395040_chap1_eng.pdf

Wahrscheinlichkeit tödlicher Verletzungen bei einem Fußgängerunfall



Quelle: WHO – Speed management : A road safety manual for decision-makers and practitioners (2008), S. 5 http://whqlibdoc.who.int/publications/2008/9782940395040_eng.pdf?ua=1

Zum Verkehrslärm:

Die Anordnung von Tempo 30 wirkt sich zugleich positiv auf die Lärmbelastung aus. Sie verringert die Lärmbelastung im Nachtzeitraum rechnerisch um bis zu 2,7 dB(A)⁵. DB bedeutet Dezibel und ist eine Messgröße des Schalldruckpegels zur Bestimmung von Geräuschpegeln. Der logarithmische Aufbau der dB-Skala führt dazu, dass eine Erhöhung des dB-Wertes um 3 bereits eine Verdopplung der Lärmquellen abbildet. Ab welchem Wert das menschliche Ohr den Schall als eine Verdopplung der Lautstärke wahrnimmt, ist von der Dezibelzahl abhängig. Eine Erhöhung um 3 dB(A) ist ein Anhaltspunkt dafür, dass der Mensch den Lärm als doppelt so laut wahrnimmt⁶. Der Buchstabe „A“ steht für den so genannten Frequenzfilter. Er ist eine dem üblichen menschlichen Wahrnehmungsspektrum angepasste und entsprechend vorgefilterte Berechnungsmethode. So ist er primär dazu geeignet, im Bereich der mittel- und hochfrequenten Geräuschimmissionen das

menschliche Lautstärkeempfinden realistisch abzubilden. Er trifft jedoch keine geeignete Aussage beispielsweise über die Intensität von tieffrequentem Lärm⁷.

Nach Angaben des Umweltbundesamtes liegt die Lärmreduzierung je nach LKW-Anteil jedenfalls im Mittel zwischen 2–3 dB(A)⁸. Hieraus wird bereits deutlich, dass ein LKW-Fahrverbot in Kombination mit einem Tempo-30-Bereich eine gute Ergänzung darstellt. Ein LKW verursacht so viel Lärm wie 20 PKW.

Hinzu kommt, dass Tempo 30 in Städten generell für einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss sorgt. Mit Tempo 30 sind weniger Beschleunigungs- und Bremsvorgänge und damit auch weniger Schaltvorgänge verbunden, so dass nach Angaben des VCD sogar Lärmreduzierungen bei Vorbeifahrten von bis zu 7 dB(A) möglich sind. Dies sind beträchtliche Werte, da Menschen bereits eine Reduzierung um 3 dB(A) als Halbierung des Lärmpegels wahrnehmen⁹.

⁵ Grüne Liga Berlin, Leuchttürme der Umgebungslärmrichtlinie, S. 4, abrufbar unter: <http://www.uglr-info.de/media/documents/1323800691.pdf>

⁶ <http://www.bvdm-online.de/uwlexikon/d/dezibel.html>

⁷ Vergleiche hierzu: Straßenverkehrslärm, Eine Hilfestellung für Betroffene, ALD, S. 9 ff., abrufbar unter: <http://www.ald-laerm.de/downloads/publikationen/Strassenverkehrslaerm.pdf>

⁸ <http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm>

⁹ VG Berlin, Urteil vom 05. Mai 2009, VG 11 K 10/09; nicht frei im Netz verfügbar, hier jedoch als Quellennachweis angeführt. Soweit bei den folgenden Urteilen keine Fundstellen angegeben sind, sind diese gleichfalls nicht frei im Netz verfügbar. Auszug dieses Urteils im Anhang.



III. Wer kann Verkehrsbeschränkungen beantragen?

Lärmberroffene können einen Antrag auf Verkehrsbeschränkungen bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde stellen. Dieses Recht steht sowohl Eigentümerinnen und Eigentümern als auch Mieterinnen und Mieter zu. § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO vermittelt insofern eine Rechtsposition, die Betroffene im Antrag, wie auch bei späteren Widerspruchs- und/oder Klageverfahren geltend machen können¹⁰.

Auch Gemeinden können einen solchen Antrag stellen. In diesem Fall ist Anspruchsgrundlage § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 StVO. Die Straßenverkehrsbehörden treffen danach in diesen Fällen ebenfalls die notwendigen Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung¹¹.



Die praxisrelevantesten Verkehrsbeschränkungen: Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 (Zeichen 274 StVO) und LKW-Fahrverbot (Zeichen 253 StVO).
Quelle: DVR

¹⁰ OVG Münster, Beschluss vom 15. September 1995, 25 B 1861/95; VGH Mannheim, Urteil vom 16. Mai 1997, 5 S 1842/95 (<http://openjur.de/u/201161.html>).

¹¹ BVerwG, Urteil vom 20. April 1994, 11 C 17/93; VG Augsburg, Urteil vom 15. Mai 2012, Au 3 K 11.1003 (<http://openjur.de/u/498355.html>)

IV. Unter welchen Voraussetzungen besteht ein Anspruch?

Ein Anspruch auf Verkehrsbeschränkungen zum Schutz vor unzumutbarem Lärm und damit implizit auch zur Steigerung der Verkehrssicherheit hat eine im Einzelfall nicht mehr hinzunehmende Lärmbelastung (oder Belastung durch Luftschadstoffe, Erschütterungen etc.) als Kernvoraussetzung. Die Rechtsprechung hat die Grundlagen der bis heute angewandten Sichtweise bereits vor Jahrzehnten entwickelt. Dabei spielen die nach Maßgabe der sogen. RLS 90 berechneten Schallpegel eine zentrale Rolle¹². Daneben kommt der lokalen Verkehrssituation maßgebliche Bedeutung zu.

Die Voraussetzungen für einen Antrag sind im Einzelnen folgende:

- Abstrakt formuliert muss eine nicht mehr zumutbare Lärmeinwirkung vorliegen:

Für ein Einschreiten der Straßenverkehrsbehörde ist maßgeblich, ob die Verkehrsimmisionen 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 muss¹³.

- Wichtig: Ein Einschreiten der Straßenverkehrsbehörde setzt damit nicht voraus, dass der Lärm bestimmte Grenzwerte überschreitet. Gesetzliche Grenzwerte gibt es für Straßenverkehrsbeschränkungen ohnehin nicht. Richtwerte, auf welche sich die Rechtsprechung bezieht, dienen lediglich als Orientierungshilfe. Die Rechtsprechung zieht hierzu die Vorschriften der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BlmSchV) und die Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr aus dem Jahr 2007 heran.

- Maßgeblich dafür, dass die Behörde auf einen Antrag hin tätig wird, ist die so genannte Eingriffsschwelle¹⁴. Wann diese Eingriffsschwelle erreicht ist, hängt vom Einzelfall ab und lässt sich nicht anhand eines konkreten Schallpegels beantworten. Das Bundesverwaltungsgericht hat allerdings schon vor langer Zeit klargestellt, dass die Eingriffsschwelle unterhalb der sogenannten fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle liegt, die der Normgeber für den Neu- und Ausbau von Straßen in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BlmSchV) mit 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht für Wohngebiete festgesetzt hat.
- Ist die Eingriffsschwelle erreicht, besteht eine Prüfpflicht der Behörde. Sie ist dann verpflichtet, ihr Ermessen fehlerfrei auszuüben. Das heißt, sie hat die widerstreitenden Belange aller Betroffenen in eine Abwägung einzustellen und zu einem sachlich vertretbaren Ergebnis zu kommen. Die Straßenverkehrsbehörde muss zumindest erkennen lassen, dass sie ihr Ermessen ausgeübt hat. Dies ist beispielsweise dann nicht der Fall, wenn die Behörde sich überhaupt nicht mit der Machbarkeit von Straßenverkehrsbeschränkungen und deren Auswirkungen beschäftigt und sich auch nicht weiter mit den konkreten Verhältnissen vor Ort auseinandergesetzt hat.
- Anhaltspunkt dafür, dass die Eingriffsschwelle erreicht ist, könnte ein Schallpegel ab 50 dB(A) tagsüber und 40 dB(A) nachts am Immissionsort sein. Hinzu kommen müssen allerdings zwingend weitere Faktoren, damit die Straßenverkehrsbehörde tatsächlich verpflichtet ist, ihr Ermessen auszuüben. Es kommt darauf an, welches Gewicht den orts- und situationsbezogenen Belangen zukommt. Indikatoren sind hierbei die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbe-

¹² Die Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) ist eine bundesweit geltende Verwaltungsvorschrift, welche detaillierte Vorgaben für das Verfahren zur Berechnung von Geräuschpegeln an Straßen macht und der Vereinheitlichung des Verwaltungsverfahrens dient. Nach der Anlage 1 der 16. BlmSchV ist sie als verbindliche Berechnungsmethode für die Pegeländerung DB vorgesehen. Da Messungen mit Geräten vor Ort wegen unterschiedlicher Bedingungen häufig nicht repräsentativ sind, werden die Berechnungen nach RLS 90 allein mittels mathematischer Modelle durchgeführt. Faktoren, welche für die Geräuschpegelberechnung eine Rolle spielen, sind unter anderem die durchschnittliche Verkehrsmenge, die Verkehrszusammensetzung, die zulässige Geschwindigkeit, die Fahrbahnoberfläche und der Abstand zum Immissionsort.

¹³ OVG Münster, Urteil vom 29. Oktober 2008, 8 A 3743/06 (<http://openjur.de/u/137665.html>).

¹⁴ Zur so genannten Eingriffsschwelle: VG Berlin, Urteil vom 05. Mai 2009, 11 K 10/09.

dürftigkeit der Betroffenen sowie eine bereits vorhandene oder fehlende Vorbelastung¹⁵. Anhaltspunkte für eine gebietsbezogene Schutzwürdigkeit bzw. Schutzbedürftigkeit sind beispielsweise, dass das Gebiet als ein allgemeines oder reines Wohngebiet ausgewiesen ist oder einem solchen entspricht¹⁶. Auch andere in einem Bebauungsplan festgesetzte Gebiete können für eine Schutzbedürftigkeit sprechen (Erholungsgebiete oder ähnliches)¹⁷. Maßgeblich ist letztlich der Einzelfall, sodass eine Vielzahl von Umständen denkbar ist, welche die Schutzbedürftigkeit begründen können. Zu berücksichtigen ist ferner, ob der lärm auslösende Verkehr die Straßen funktionsgerecht in Anspruch nimmt. Dies ist beispielsweise nicht der Fall, wenn Verkehrsteilnehmer/-innen entgegen des ursprünglichen Zwecks der Straße diese als Schleichweg nutzen.

- Jedenfalls bei Erreichen der Zumutbarkeitswerte nach § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ist auch die Eingriffsschwelle erreicht. Die Rechtsprechung zieht regelmäßig die Werte für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete heran: 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts. Sind diese Werte überschritten, ist die Behörde zur Prüfung verpflichtet¹⁸, wie das OVG Berlin-Brandenburg vor einiger Zeit wieder zutreffend ausgeführt hat¹⁹. Die eigentliche Eingriffsschwelle muss unterhalb dieser Werte liegen, ohne dass sie eindeutig bestimmt wäre. Betroffene sollten sich daher an den oben genannten Anhaltspunkten ab 50 dB(A) tagsüber und 40 dB(A) nachts orientieren als Indiz für das Erreichen der Eingriffsschwelle.
- Unter bestimmten Voraussetzungen ist die Straßenverkehrsbehörde nicht nur zu fehlerfreien Ermessensausübung verpflichtet, sondern sogar zum Einschreiten durch den Erlass von Anordnungen. Liegen die Lärmwerte am Immissionsort bei 70 dB(A) tagsüber

und 60 dB(A) nachts, ist ein Einschreiten der Straßenverkehrsbehörde in aller Regel geboten, wie das Bundesverwaltungsgericht schon vor mehr als 25 Jahren festgestellt hat²⁰. Die Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr 2007 enthalten dazu die folgende Formulierung:

„Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort [RLS-90] einen der folgenden Richtwerte 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)*“
- Nach Maßgabe der Rechtsprechung ist die Formulierung „kommen insbesondere in Betracht“ zu lesen wie „sind stets anzuordnen“. Das ergibt sich auch daraus, dass das Bundesverwaltungsgericht die Schwelle von 70/60 dB(A) bei Straßenverkehrslärm als Schwelle zur Gesundheitsgefährdung und damit zur Beeinträchtigung des Grundrechts auf körperliche Unversehrtheit ansieht. Zugleich entspricht es der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass der Staat Grundrechtsbeeinträchtigungen nicht tatenlos hinnehmen darf. Bei gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen trifft die Straßenverkehrsbehörde daher stets eine Handlungspflicht.
- Es ist entgegen des zumindest missverständlichen Wortlaut der Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr 2007 nicht erforderlich, dass die Straßenverkehrs-

¹⁵ BVerwG, Urteil vom 04. Juni 1986, 7 C 76/84 (<http://www.verkehrslexikon.de/Texte/Rspr4705.php>); Auszug im Anhang.

¹⁶ Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 21. März 2012, 11 B 10.1657, Rn. 26 (juris); abrufbar unter: <http://openjur.de/u/497188.html>, Auszug im Anhang.

¹⁷ OVG Münster, Urteil vom 29. Oktober 2008, 8 A 3743/06, Rn. 50 ff. (juris); siehe oben.

¹⁸ Bayerischer VGH, Urteil vom 21. März 2012, 11 B 10.1657, Rn. 28 (juris), siehe oben.

¹⁹ OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 16. September 2009, OVG 1 N 71/09, (<http://openjur.de/u/281004.html>), Auszug im Anhang.

²⁰ OVG Münster, Urteil vom 06. Dezember 2006, 8 A 4840/05 (<http://openjur.de/u/122732.html>), Auszug im Anhang; BVerwG, Urteil vom 04. Juni 1986, 7 C 76/84, siehe oben.

²¹ Dort heißt es unter 2.3: „Durch Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden.“

rechtliche Maßnahme zu einer Absenkung des Beurteilungspegels um 3 dB(A) führt²¹. Die Rechtsprechung hat diese Voraussetzung nicht anerkannt, sondern erkennt – ebenso wie das Umweltbundesamt – vielmehr an, dass selbst bei einer Pegelabsenkung von (nur) 1 dB(A) die Betroffenen spürbare Verbesserungen wahrnehmen²². Hinzu kommt, dass typische

verkehrsrechtliche Beschränkungen ohnehin zu einer Verbesserung von durchschnittlich 2–3 dB(A) führen. Selbst eine Verbesserung von 2,1 dB(A) ist wegen der nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV gebotenen Auf- rundung daher schon als eine geeignete Maßnahme anzusehen.

Zusammengefasst ergibt sich folgendes Bild:

Wie muss die Behörde reagieren?	Lärm in dB(A)	
	tags	nachts
„Eingriffsschwelle“ = Ermessensentscheidung über Antrag auf Verkehrsbeschränkung geboten	50	40
„Verdichtung“ der Prüfpflicht: fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle	59	49
„Pflicht zum Einschreiten“: Schwelle zur Grundrechtsbeeinträchtigung (bes. Gesundheitsgefährdung)	70	60

V. Besteht ein Anspruch darauf, dass bestimmte bzw. die beantragten Verkehrsbeschränkungen erlassen werden?

Es besteht kein Anspruch darauf, dass die Straßenverkehrsbehörde bestimmte bzw. die beantragten Verkehrsbeschränkungen erlässt. Bei der maßgeblichen Vorschrift § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO handelt es sich um eine Ermessensvorschrift. Das bedeutet, der Behörde steht auf zwei Ebenen ein Handlungsspielraum zur Verfügung. Zunächst kann die Behörde darüber entscheiden, ob sie überhaupt eine Verkehrsbeschränkung anordnet (Entschließungsermessen). Hat sich die Behörde zum Einschreiten entschlossen, kann sie die verkehrsbeschränkende Maßnahme unter mehreren geeigneten Verkehrsbeschränkungen auswählen (Auswahlermessen). Das Entschließungsermessen kann bei hohen Lärmbelastungen eingeschränkt sein, wie gerade ausgeführt wurde. Das Auswahlermessen ist theoretisch bei Verkehrs-

beschränkungen kaum reduziert, weil eine Reihe potenziell zur Lärmreduzierung geeigneter Maßnahmen zur Verfügung steht. In der Praxis ergibt sich häufig folgendes Bild: Die erforderlichen Berechnungen, welche lärmreduzierende Wirkung die zu erwägenden Verkehrsbeschränkungen haben, zeigen, dass angesichts der hohen Lärmwerte nur die besonders stark lärmreduzierenden Maßnahmen Temporeduzierung und Lkw-Fahrverbot in Betracht kommen. Dies führt dazu, dass Antragsteller/-innen zwar einen Anspruch auf Einschreiten der Behörde haben können. Aber ein Anspruch auf eine bestimmte Maßnahme wie beispielsweise Tempo 30 ist nur durchsetzbar, wenn sich aus den vorliegenden Lärmberechnungen ergibt, dass nur diese Maßnahme zu einer angemessenen Reduzierung des Lärms führen kann.

²² OVG Münster, Urteil vom 01. Juni 2005, 8 A 2350/04, Rn. 63 ff. (juris), abrufbar unter: <http://openjur.de/u/107682.html>, Auszug im Anhang. BVerwG, Beschluss vom 19. Februar 1992, 4 NB 11/91, Rn. 21 (juris). Auszug im Anhang.



Hierzu im Einzelnen:

Anspruch auf Ermessensausübung

Ist die Eingriffsschwelle erreicht (zur Definition siehe IV), ist die Behörde verpflichtet, ihr Ermessen fehlerfrei auszuüben. Für den Antragsteller/-in hat das zunächst nur die Konsequenz, dass ihnen ein Anspruch darauf zusteht, dass sich die Behörde in der Sache mit allen zu berücksichtigenden Belangen auseinandersetzt und zu einem sachlich vertretbaren Ergebnis kommt. Hierdurch wird der Handlungsspielraum der Behörde also lediglich dahingehend beschränkt, dass sie zu einer Prüfung verpflichtet ist.

Anspruch auf Einschreiten

Einen Anspruch auf Einschreiten haben Antragsteller/-innen regelmäßig ab einem äquivalenten Dauerschallpegel von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts (Mittelungspegel, berechnet nach RLS 90). In diesem Fall ist das Entschließungsermessen der Behörde beschränkt. Sie ist verpflichtet, die zu berücksichtigenden Belange fehlerfrei zu prüfen und eine zweckmäßige, wirksame und verhältnismäßige Maßnahme zu treffen. Es ist ihr also z.B. verwehrt, irgendeine Maßnahme ohne Berücksichtigung der lokalen Situation zu treffen, die nicht (hinreichend) wirksam ist. Dabei bleibt ihr die Wahl der konkreten Maßnahme nach wie vor selbst überlassen. Das Auswahlermessen ist nicht reduziert.

Anspruch auf die beantragte bzw. eine konkrete Maßnahme

Ein Anspruch auf eine bestimmte verkehrsbeschränkende Maßnahme besteht nur in besonderen Fällen einer „Ermessensreduzierung auf Null“. Die „Ermessensreduzierung auf Null“ ist eine Rechtsfigur von der manche Juristen sagen, sie müsste eigentlich „Ermessensreduzierung auf Eins“ heißen, weil sie besagt, dass nur eine einzige Entscheidung rechtmäßig ist. Sie ist dann gegeben, wenn nur eine Maßnahme in Betracht kommt. Das kann etwa dann der Fall sein, wenn die Lärmbelastung die Gesundheitsgefährdungsschwelle um 2 dB(A) über-

schreitet und sich aus den von der Straßenverkehrsbehörde eingeholten Lärmberechnungen ergibt, dass nur die Anordnung von Tempo 30 geeignet ist, den Lärmpegel um mehr als 2 dB(A) zu senken.

Bei alledem ist zu berücksichtigen, dass die Frage eines Anspruches auf eine konkrete Straßenverkehrsbeschränkende Maßnahme in der Praxis eher eine untergeordnete Rolle spielt. Denn die Möglichkeiten der Straßenverkehrsbehörde laufen für gewöhnlich auf eine Wahl zwischen einer Geschwindigkeitsbegrenzung und einem LKW-Fahrverbot hinaus. Andere Maßnahmen sind meist nicht zweckmäßig und nicht geeignet, den Lärmpegel ausreichend zu reduzieren. Sofern der oder die Antragsteller/-in also bereits die Voraussetzungen für eine Verpflichtung zum Einschreiten der Behörde erfüllt, ist damit schon viel erreicht.

Allgemein zum Maßstab der Ermessensausübung

Wenn die Behörde verpflichtet ist, ihr Ermessen auszuüben, muss sie dies zunächst erkennen und von ihrem Ermessen Gebrauch machen. Tut sie dies nicht, liegt ein vollständiger Ermessensausfall vor. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn die Behörde unzutreffend davon ausgeht, es lägen überhaupt keine relevanten Lärmbeeinträchtigungen vor und deshalb die Prüfung unterlässt. Der auch nach Jahrzehnte alter Rechtsprechung immer wieder vorkommende Fall ist der, dass die Straßenverkehrsbehörde Verkehrsbeschränkungen mit der Begründung ablehnt, die Voraussetzungen lägen nicht vor, weil die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 erwähnte Belastung von 70/60 dB(A) tags/nachts nicht erreicht sei.

Übt die Behörde ihr Ermessen aus, muss die Ermessensausübung fehlerfrei sein. D.h. die Behörde hat alle Belange vollständig zu ermitteln und zu berücksichtigen. Hierzu gehören im Falle einer Straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme insbesondere:

- die Höhe der Lärmbelastung (in dB(A), ermittelt durch Berechnung nach RLS 90; evtl. unter zusätzlicher Berücksichtigung von Besonderheiten, die von der Berechnung nicht erfasst werden)
- die Eignung von Verkehrsbeschränkungen zur Minde-
rung der Belastungen
- die Schutzbedürftigkeit der (Lärm-)Betroffenen (Wohngebiet, sonstiges Erholungsgebiet, andere be-
sondere örtliche Gegebenheiten)
- Schutzbedürftigkeit derer, die durch die Verkehrsbe-
schränkungen wegen Verkehrsverlagerungen eben-
falls betroffen sein könnten
- Schutzbedürftigkeit beispielsweise gewerblicher An-
lieger, welche durch die Verkehrsbeschränkungen be-
troffen sein könnten
- die Belange des Straßenverkehrs
- die Interessen der Verkehrsteilnehmer/-innen
- evtl. betroffene planerische Belange der jeweiligen
Gemeinde

Erwägungen, welche sich gänzlich außerhalb der straßenverkehrsrechtlich relevanten Belange bewegen, darf die Behörde nicht berücksichtigen. Andernfalls stellte sie zweckfremde Erwägungen an, was ermessensfehlerhaft ist. Auch wenn die Behörde sich bei der Abwä-
gung überhaupt nicht mit den in Betracht kommenden Lärminderungsmöglichkeiten auseinandersetzt und

deren Potenzial nicht berücksichtigt, liegt die Annahme eines Ermessensfehlers regelmäßig nahe²³.

Zudem ist die Behörde verpflichtet, die genannten Be-
lange untereinander in einen vernünftigen und sachge-
rechten Ausgleich zu bringen. Das gelingt ihr nur dann,
wenn sie die Belange korrekt gewichtet und nicht ohne
sachliche Begründung Belange völlig fehlgewichtet.
Generell gilt bei der Gewichtung der widerstreiten-
den Belange Folgendes: Die Behörde muss sich bei
der Ausübung ihres Ermessens auch von dem Grad der
Lärmbeeinträchtigung leiten lassen. Ist die Lärmbeeinträchtigung verhältnismäßig gering, darf die Behörde umso eher von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen
absehen. Bei einem hohen Grad der Lärmbeeinträchtigung hingegen müssen entgegenstehende Belange wie Verkehrsbedürfnis und z.B. gewerbliche Anlieger-
interessen schon von einem Gewicht sein, um die
Verweigerung einer Maßnahme zu rechtfertigen²⁴.
Gleichwohl kann die Behörde sogar bei erheblichen Be-
einträchtigungen von Straßenverkehrsbeschränkungen
absehen, wenn sonst gravierende Nachteile für andere
Belange drohen.

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Grenzen des Ermes-
sens auch dann überschritten, wenn sie den Verhältnis-
mäßigkeit grundsatz verletzt. Eine Kategorie der Ver-
hältnismäßigkeit ist die Geeignetheit der angeordneten
Maßnahme. Ordnet die Behörde also eine völlig unzu-
längliche Maßnahme an, welche nicht in ausreichender
Weise geeignet ist, die Lärmbeeinträchtigungen der Betroffe-
nen zu mindern, ist die Maßnahme unverhältnismäßig.

VI. Bei welcher Stelle wird in Thüringen ein Antrag gestellt?

Zuständig für Anträge auf Verkehrsbeschränkung sind gemäß § 44 Abs. 1 S. 1 StVO die Straßenverkehrsbehörden. Die Zuständigkeitsverteilung erfolgt gemäß § 44 Abs. 1 S. 2 StVO nach Landesrecht. Das Land Thüringen hat eine Verordnung zur Übertragung von Ermäch-
tigungen und über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts erlassen (StVRZustÜV TH). Unter § 2 Abs. 3 StVRZustÜV TH sind die zuständigen Straßenverkehrsbehörden nach der StVO aufgelistet. Diese Vorschrift gilt gemäß § 4 Abs. 7 der Thüringer

²³ Bayerischer VGH, Urteil vom 21. März 2012, 11 B 10.1657, siehe oben.

²⁴ OVG Lüneburg, Beschluss vom 26. August 2002, 12 LA 522/02 (<http://openjur.de/u/313705.html>)



Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten und zur Übertragung von Ermächtigungen auf den Gebieten des Immissionsschutzes und des Treibhausgas-Emissionshandels auch für Verkehrsbeschränkungen im Zusammenhang mit dem Bundesimmissionsschutzgesetz.

Gemäß § 2 Abs. 3 StVRZustÜV TH gliedern sich die Straßenverkehrsbehörden wie folgt unter den Rechtsträgern Thüringens auf. Das innerhalb der Verwaltungen jeweils zuständige Amt können Betroffene über das Internet oder über die telefonische Behördensakunt ermitteln:

Straßentyp	Verwaltungsträger nach § 2 Abs. 3 StVR-ZustÜV TH	Verwaltungsträger/Straßenverkehrsbehörde
Bundesautobahn		Landesamt für Bau und Verkehr
Straßen auf dem Gebiet der Gemeinden, wenn sie ausdrücklich dazu bestimmt sind. § 1 der Thüringer Verordnung zur Bestimmung der Zuständigkeit von Gemeinden als Straßenverkehrsbehörde (StrVBehGemZustV TH) listet diese Gemeinden explizit auf.	Apolda, Arnstadt, Bad Langensalza, Bad Salzungen, Eisenberg, Heilbad Heiligenstadt, Hildburghausen, Meiningen, Pößneck, Rudolstadt, Saalfeld, Schmölln, Sondershausen, Sonneberg, Schmalkalden, Sömmerda, Waltershausen, Zella-Mehlis und Zeulenroda-Triebes.
Straßen auf dem Gebiet der Gemeinden mit über 30.000 Einwohner/-innen	Mühlhausen, Altenburg, Greiz (jeweils auch Kreisstädte)
Straßen auf dem Gebiet der kreisfreien Städte	Eisenach, Erfurt, Gera, Jena, Suhl, Weimar
Sonstige Straßen auf dem Gebiet der...	...großen kreisangehörigen Städte	Gotha, Ilmenau, Altenburg, Mühlhausen und Nordhausen
Sonstige Straßen auf dem Gebiet der...	...Landkreise, sofern sie nicht unter die vorgenannten Zuständigkeiten fallen	Altenburger Land, Eichsfeld, Gotha, Greiz, Hildburghausen, Ilm-Kreis, Kyffhäuserkreis, Nordhausen, Saale-Holzland-Kreis, Saale-Orla-Kreis, Saalfeld-Rudolstadt, Schmalkalden-Meiningen, Sömmerda, Sonneberg, Unstrut-Hainich-Kreis, Wartburgkreis, Weimarer Land

VII. Wie sieht ein Antrag sinnvollerweise aus (Musterantrag)?

Sinnvollerweise könnte ein Musterantrag auf Straßenverkehrsbeschränkungen wie folgt aussehen und sollte insbesondere folgende Punkte enthalten²⁵:

Musterantrag	Erläuterungen
<p>An die <i>Straßenverkehrsbehörde</i> <i>Stadtverwaltung Musterstadt</i> <i>Musterstraße 4</i> <i>12345 Musterstadt</i></p>	<p>Ein Antrag auf Verkehrsbeschränkung sollte an die zuständige Behörde gerichtet sein. Dies ist von Bedeutung, weil eine unzuständige Behörde nicht verpflichtet ist, den Antrag an die zuständige Behörde weiterzuleiten. Bei Unsicherheiten empfiehlt sich deshalb ein zusätzlicher Antrag des Betroffenen den Antrag im Falle der Unzuständigkeit an die zuständige Behörde weiterzuleiten²⁶. Dann jedenfalls ist die Behörde wegen ihrer Beratungs- und Auskunftspflicht nach § 25 ThürVwVfG verpflichtet, den Antrag an die zuständige Behörde weiterzuleiten.</p>
<p><i>Betreff: Antrag auf straßenverkehrsrechtliche Schutzmaßnahmen nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO</i></p>	
<p><i>Sehr geehrte Damen und Herren,</i> <i>hiermit beantrage ich</i></p>	<p>Beispielantrag für eine straßenverkehrsbeschränkende Maßnahme.</p>
<p><i>1. Schutzmaßnahmen gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO zur Verhinderung von unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen in der Beispielstraße zwischen Lärmstraße und Verkehrsstraße, 12345 Musterstadt, wegen des von der Beispielstraße ausgehenden Verkehrslärms.</i></p>	
<p><i>2. die Anordnung von Tempo 30 auf der Beispielstraße zwischen Lärmstraße und Verkehrsstraße, 12345 Musterstadt.</i></p>	<p>Obgleich kein Anspruch auf eine bestimmte Maßnahme besteht, können Antragsteller/-innen konkrete Maßnahmen beantragen. Alternativ können Antragsteller/-innen diesen Antrag weglassen und lediglich in der Begründung Anregungen für bestimmte Maßnahmen machen.</p>
<p><i>3. im Falle der Unzuständigkeit der adressierten Behörde die Weiterleitung an die zuständige Straßenverkehrsbehörde.</i></p>	<p>Damit die Behörde im Falle der Unzuständigkeit zur Weiterleitung verpflichtet ist, sollte dieser Antrag sicherheitshalber aufgenommen werden.</p>

²⁵ In Anlehnung an den Musterantrag des BUND auf Durchsetzung straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen zum Schutz vor Verkehrslärm nach § 45 StVO: http://vorort.bund.net/verkehr/aktivwerden/aktivwerden_37/aktivwerden_15.htm

²⁶ BVerwG, Beschluss vom 21. Februar 1973, I WB 10.73.

Begründung:

Wir sind Anwohner der „Beispielstraße“ Nr. X, 12345 Musterstadt, im Bereich zwischen der „Lärmstraße“ und der „Verkehrsstraße“. (genaue Angaben zum Wohnort, Mietshaus, Einfamilienhaus, Etage, etc.). Als solche leiden wir unter dem starken Verkehrslärm der „Beispielstraße“. Von uns durchgeführte Messungen des Verkehrslärms kamen zu folgenden Ergebnissen:

(Auflistung der durchgeführten Messungen und deren Ergebnisse)

Ihren Wohnort müssen Antragsteller/-innen zwingend nennen, da andernfalls die individuelle Betroffenheit für die Behörde nicht ersichtlich ist.

Bereits durchgeführte Messergebnisse am Immissionsort, d.h. vor dem geöffneten Fenster, helfen, die Belastungssituation einzuschätzen und sollten nach Möglichkeit eingebracht werden. In Betracht kommen hier insbesondere privat durchgeführte Messungen mit geliehenen oder erworbenen Messgeräten oder auch Apps, die von verschiedenen Anbietern zur Verfügung gestellt werden oder die Ergebnisse eines Online-Lärmrechners beispielsweise vom VCD (<http://www.vcd.org/laerm-rechner.html>), wenn das Verkehrsaufkommen ermittelt werden konnte.

Die Behörde wird allerdings eigene Ermittlungen durchzuführen haben, die auch zu abweichenden Ergebnissen kommen können.

Die besonderen örtlichen Begebenheiten stellen sich wie folgt dar:

- Darstellung der persönlichen Wohnsituation (insb. Lage der Schlafräume im Falle von nächtlicher Beeinträchtigung)
- Darstellung der Straßenverhältnisse (Eigenschaften des Straßenbelags, Durchfahrt von LKW, hohe Verkehrsdichte, ständiges Anfahren, Entfernung des Wohngebäudes zur Straße bzw. besondere Ausbreitungsverhältnisse des Schalls beispielsweise durch enge beidseitige Bebauung, Parksuchverkehr, etc.)

Den örtlichen Begebenheiten kommt neben der Messung ein besonderes Gewicht zu. Wie bereits unter IV des Leitfadens ausgeführt, kommt es nach ständiger Rechtsprechung nicht allein auf die Überschreitung bestimmter Schallpegelwerte an. Die Überschreitung von Lärmpegelwerten ist lediglich ein Indiz dafür, dass eine Prüfpflicht der Behörde anzunehmen ist. Etwas anderes gilt nur dann, wenn verlässliche Messungen Werte von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts am Immissionsort zeigen. In diesem Fall ist regelmäßig ein Einschreiten der Straßenverkehrsbehörde geboten. Selbst bei derart hohen Werten empfiehlt es sich aber, die Messergebnisse durch die Schilderung der örtlichen Gegebenheiten zu veranschaulichen.

Hierbei können sich Antragsteller/-innen jedes Mittels bedienen und dem Antrag z.B. auch Fotos, Lageskizzen oder ähnliches beifügen. Ziel der Schilderung ist es, die Unzumutbarkeit des Lärms darzulegen und besonders deutlich zu machen, warum die Wohnsituation und Straßensituation die Betroffenen besonders empfindlich gegenüber den Lärmeinwirkungen macht.

Musterantrag	Erläuterungen
<p>Die Lärmbelastungen führen aufgrund der geschilderten besonderen lokalen Begebenheiten bei uns mittlerweile zu erheblichen Gesundheitsbeeinträchtigungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schilderung der Gesundheitsbeeinträchtigungen • Beeinträchtigung der Lebensqualität • Gefürchtete zukünftige Beeinträchtigungen, insb. bei hohen Schallpegeln, ggf. unter Hinweis auf aktuelle Studien zum Zusammenhang zwischen Gesundheitsbeeinträchtigungen und Verkehrslärm (hierzu gibt es im Internet einiges an Material) • Ggf. Beifügung von ärztlichen Attesten, welche die Kausalität zwischen Verkehrslärm und den Gesundheitsbeeinträchtigungen darlegen oder diese zumindest als mögliche Ursache bezeichnen 	<p>Ein weiterer zentraler Punkt des Antrages ist die Schilderung der Beeinträchtigungen der Gesundheit der Betroffenen. Hieraus ergibt sich für die Behörde der Grad der Schutzbedürftigkeit der Antragsteller/-innen. Dabei geht es nicht darum zu beweisen, dass ein Zusammenhang zwischen Verkehrslärm und Gesundheitsbeeinträchtigungen besteht. Dieser Nachweis ist erfahrungsgemäß ohnehin nur schwierig zu erbringen.</p>
<p>Wie sich aus der Zusammenschau von gemessenem Lärmpegel, den besonderen örtlichen Begebenheiten und der bereits bestehenden Gesundheitsbeeinträchtigungen ergibt, ist eine Einschreiten Ihrerseits durch verkehrsbeschränkende Maßnahmen geboten.</p>	
<p>Wir weisen darauf hin, dass die gemessenen Werte die von der Rechtsprechung als Orientierungshilfe herangezogenen Werte des § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV von 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts überschreiten (Zumutbarkeitsschwelle), so dass Verkehrsbeschränkungen auf jeden Fall geprüft werden müssen (vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 16. September 2009, OVG 1 N 71/09; BVerwG, Urteil vom 04. Juni 1986, 7 C 76/84). Vor dem Hintergrund der weiteren geschilderten Umstände müssen Verkehrsbeschränkungen auch angeordnet werden.</p>	<p>Es kann Sinn machen, bereits im Antrag auf die Prüfverpflichtung hinzuweisen (Eingriffsschwelle), da Straßenverkehrsbehörden die Rechtsprechung mitunter nicht kennen und Anträge ohne weitere Begründung ablehnen. Jedenfalls bietet sich dieser Hinweis für ein etwaiges Widerspruchsverfahren an, ggf. unter ergänzender Heranziehung der im Anhang aufgeführten Rechtsprechungsauszüge.</p>

Wir weisen darauf hin, dass die gemessenen Werte die der Ziffer 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr von 2007 in Höhe von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts überschreiten. In diesem Fall muss die Straßenverkehrsbehörde einschreiten. Die ständige Rechtsprechung geht davon, aus dass in diesen Fällen ein Einschreiten der Straßenverkehrsbehörden geboten ist (OVG Münster, Urteil vom 06. Dezember 2006, 8 A 4840/05;

BVerwG, Urteil vom 04. Juni 1986, 7 C 76/84). Sie sind daher nicht nur zur Prüfung des Antrages, sondern auch zu einem Einschreiten verpflichtet.

In diesem Zusammenhang erlauben wir uns folgende nach unserer Auffassung besonders geeignete Maßnahmen anzuregen:

- *Die Einrichtung eines Tempo-30-Bereichs auf der Höhe...zwischen...*
- *Die Anordnung eines LKW-Fahrverbots, zumindest für die Nachtzeit. Als Alternativroute kämen hier insbesondere in Betracht...*

Mit freundlichen Grüßen

Gesetzt den Fall, die Messergebnisse überschreiten tatsächlich die 70/60 dB(A)-Schwelle der Lärmschutz-Richtlinien-StV, bietet es sich an, diesen Passus aufzunehmen. Zumindest könnte der Hinweis einem etwaigen Widerspruchsverfahren dienen, ggf. unter Heranziehung der im Anhang aufgeführten Rechtsprechungsauszüge.

Alternativ zu einem ausdrücklichen Antrag von konkreten Maßnahmen können die Maßnahmen auch bloß angeregt werden. Eine kurze Begründung, warum die Betroffenen die Maßnahmen für geeignet halten, bietet sich an (auch im Falle eines Antrages).

VIII. Wie läuft das Verfahren ab, wenn ein Antrag gestellt ist?

Sobald ein Antrag gestellt ist, greift die Amtsermittlungspflicht der Straßenverkehrsbehörde nach § 24 Abs. 1 ThürVwVfG. Die Behörde muss nun die Lärmbelastungen selbstständig untersuchen. Sie wird sich regelmäßig nicht auf bereits vom Antragsteller/-in durchgeführte Lärmuntersuchungen verlassen, zumal die Lärmuntersuchung in verfahrenstechnischer Hin-

sicht den Anforderungen der 16. BImSchV und RLS 90 entsprechen muss.

Nach dem Ergebnis ihrer Ermessensausübung trifft die Behörde ihre Entscheidung entweder in Form einer Ablehnung des Antrags oder durch Anordnung von Verkehrsbeschränkungen.

IX. Wie kommt man an die Informationen, die die bearbeitende Stelle einholt?

Während des laufenden Verwaltungsverfahrens stellt sich für Betroffene häufig die Frage, was genau die Behörde überhaupt tut. Auf Basis welcher Unterlagen entscheidet die Behörde?

In solchen Fällen kann ein Antrag nach dem Thüringer Umweltinformationsgesetz (ThürUIG) Abhilfe schaffen. Ein Umweltinformationsantrag bietet die Möglichkeit, während des laufenden Verfahrens die der Behörde vorliegenden Umweltinformationen einzusehen. Hierzu sollte der Betroffene einen schriftlichen Antrag auf Akteneinsicht stellen.

Der Betroffene kann sich zur Begründung seines Umweltinformationsantrages auf § 3 Abs. 1 S. 1 des Thüringischen Umweltinformationsgesetzes (ThürUIG) berufen:

„Jede Person hat nach Maßgabe dieses Gesetzes Anspruch auf Zugang zu Umweltinformationen, über die eine informationspflichtige Stelle im Sinne des § 2 Abs. 1 verfügt, ohne ein rechtliches Interesse darlegen zu müssen.“

Der Antrag ist unmittelbar bei der Straßenverkehrsbehörde zu stellen. Straßenverkehrsbehörden sind als Stellen der öffentlichen Verwaltung informationspflichtige Stellen im Sinne des ThürUIG. Bei den Informationen, welche die bearbeitende Behörde einholt, handelt es sich stets um Umweltinformationen, da sie in Zusammenhang mit einer umweltrelevanten Maßnahme

stehen. Sobald es um Daten über Emissionen geht, d.h. beispielsweise Stoffe, Lärm, etc., liegen ohnehin Umweltinformationen im Sinne des Gesetzes vor. Von Bedeutung ist, dass sich der Anspruch nicht nur auf Angaben zu den Umweltfaktoren bezieht, sondern auch auf Angaben zu den zur Erhebung der Informationen eingesetzten Messverfahren. Grundsätzlich ist der Begriff der Umweltinformationen weit auszulegen. Betroffene haben deshalb in jedem Fall sowohl einen Anspruch auf Einsicht in die Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchungen als auch auf Angaben hinsichtlich der Art des durchgeführten Berechnungsverfahrens und auch der für das Ergebnis entscheidenden Eingangsdaten, insbesondere Ergebnisse von Verkehrszählungen.

Antragsteller/-innen sollten darauf achten, den Umweltinformationsantrag möglichst konkret zu fassen. Andernfalls kann die Straßenverkehrsbehörde den Antrag als unbestimmt ablehnen. Ein Beispiel könnte sein:

„Hiermit beantrage ich, mir Akteneinsicht in die zum Verwaltungsverfahren (Az.) durchgeführte Lärmmessung/lärmtechnische Untersuchung bzgl. des Verkehrslärms in der „Beispielstraße“ X, zwischen „Lärmstraße“ und „Verkehrsstraße“, 12345 Musterstadt, in den Räumlichkeiten des Adressaten zu gewähren.“



Die Betroffenen haben die Wahl, wie sie die Information erhalten wollen, ob sie also Akteneinsicht nehmen, Kopien anfordern etc. Alle anderen Arten der Information sind gegenüber der Akteneinsicht für die Behörde regelmäßig umständlicher, dauern möglicherweise länger und führen manches Mal zu Verzögerungen, können allerdings im Einzelfall praktikabler sein. Die Behörde ist gemäß § 3 Abs. 3 S. 2 Nr. 1 ThürUIG dazu verpflichtet, die Umweltinformationen binnen eines Monats nach Zugang des Umweltinformationsantrages zugänglich zu machen. Die Behörde kann für die Übermittlung von Informationen Verwaltungskosten erheben, für die einfache Akteneinsicht nicht.

Im Umweltinformationsrecht haben die Antragsteller/-innen, sofern es sich um Umweltinformationen handelt, und keine Ablehnungsgründe (Geschäfts- oder Betriebsgeheimnisse u.a.) vorliegen, einen Anspruch auf Information. Der Behörde steht kein Ermessen zu. Die Behörde hat den Antragsteller/-in förmlich mit einem Verwaltungsakt zu bescheiden. Lehnt sie den Antrag ab, können Betroffene hiergegen Widerspruch einlegen und nachfolgend ggf. vor dem Verwaltungsgericht klagen oder im Falle eines begründeten Eilbedürfnisses einstweiligen Rechtschutz beantragen.

X. Was können Antragsteller/-innen tun, deren Anträge abgewiesen werden – welche Rechtsmittel gibt es?

Weist die Behörde den Antrag auf Verkehrsbeschränkung ab, können Betroffene Rechtsmittel einlegen.

Zunächst können sie gemäß § 70 Abs. 1 S. 1 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe schriftlich oder zur Niederschrift bei der Straßenverkehrsbehörde Widerspruch gegen die Abweisung des Antrags einlegen. Adressatin des Widerspruchsbescheids ist die Behörde, welche den Antrag abgelehnt hat. Die in der Antragsablehnung enthaltene Rechtsbehelfsbelehrung ist zu beachten.

Den Widerspruch können Betroffene selbst einlegen. Eines Rechtsanwalts bedarf es hierzu nicht, soweit sich Betroffene das selbst zutrauen. Im Widerspruch sollten sie darlegen, aus welchen rechtlichen und tatsächlichen Gründen sie die Ablehnung für falsch halten. Die Widerspruchsbehörde ist nicht an die tatsächlichen Feststellungen und an die Rechtsauffassung der Ausgangsbehörde gebunden.

Es kann einige Zeit dauern, bis ein Widerspruchsbescheid ergeht. Deshalb haben Betroffene die Möglichkeit nach Ablauf von drei Monaten „Untätigkeitsklage“ auf Erlass einer Verkehrsbeschränkung vor dem Verwaltungsge-

richt zu erheben. Schon wegen der entstehenden Prozess- und Kostenrisiken empfiehlt es sich, sich spätestens zu diesem Zeitpunkt anwaltlich beraten zu lassen.

Sobald ein Widerspruchsbescheid ergangen ist, welcher den Ausgangsbescheid bestätigt, ist jedenfalls Klage binnen eines Monats nach Zustellung des Widerspruchsbescheides beim Verwaltungsgericht möglich. Auch für die Klage vor dem Verwaltungsgericht besteht kein Anwaltszwang. Anwaltliche Beratung ist aber wegen der entstehenden Prozess- und Kostenrisiken zu empfehlen.

In besonderen Fällen kommt auch Eilrechtsschutz in Form eines Antrags auf Erlass einer einstweiligen Anordnung vor dem Verwaltungsgericht in Betracht. Auch hier gilt, dass anwaltliche Beratung zwar nicht zwingend erforderlich, wegen der entstehenden Prozess- und Kostenrisiken aber zu empfehlen ist.

Gegen eine ablehnende Entscheidung des Verwaltungsgerichts können Betroffene unter bestimmten Voraussetzungen vor dem Oberverwaltungsgericht Berufung einlegen. Beim Oberverwaltungsgericht besteht Anwaltszwang.

XI. Mit welchen Kostenrisiken ist zu rechnen?

Nach bisherigen Erfahrungen erheben die Straßenverkehrsbehörden gegenüber den Antragstellern/-innen für die Bearbeitung des Antrags meist keine Verwaltungsgebühren. Bei der Zurückweisung eines Widerspruchs kann jedoch eine Gebühr nach Ziffer 400 des Anhangs der Straßenverkehrsgebührenordnung anfallen, die mind. 25,60 € beträgt.

Die Durchführung eines Klageverfahrens ist mit weiteren Kosten verbunden. Die Kosten des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens hängen vom Streitwert ab, den das Gericht bei verkehrsregelnden Anordnungen üblicherweise auf 5.000 € (sogen. Auffangwert) festsetzt und lassen sich aufgrund einschlägiger Prozesser-

fahrungen zwar abschätzen, jedoch nie mit Sicherheit vorhersagen. Im Falle des Obsiegens übernimmt das Land Thüringen die Kosten einschließlich der etwaigen Anwaltskosten des Klägers. Verliert der Kläger, liegt das Gesamtkostenrisiko bei einem Streitwert von 5.000 € einschließlich gerichtlicher und außergerichtlicher Kosten des Klägers nach derzeitig geltenden Gebührenregelungen etwas unter 1.500 €. Zieht die Behörde einen Rechtsanwalt hinzu, was in derartigen Fällen aber wohl unangemessen wäre und allenfalls selten vorkommt, läge das Gesamtkostenrisiko etwas unter 2.300 €. Evtl. Gutachterkosten sind dabei nicht berücksichtigt, fallen regelmäßig in solchen Fällen auch nicht an.



Protestbanner entlang der B 62 Leimbach-Kaiseroda im Wartburgkreis



Anhang: Gerichtsentscheidungen, auf die sich Betroffene berufen können

Es folgen Auszüge aus verwaltungsgerichtlichen Entscheidungen aufgegliedert nach Themenkomplexen, welche für die Ausarbeitung eines Antrages auf Verkehrsbeschränkung und für ein etwaiges nachfolgendes Widerspruchsverfahren von Bedeutung sein können.

1. Zur Eingriffsschwelle

a) BVerwG, Urteil vom 04. Juni 1986, 7 C 76/84, Rn. 13 (juris)

„Daraus ergibt sich: § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO ermöglicht und gewährt Schutz vor Verkehrslärm nicht erst dann, wenn dieser einen bestimmten Schallpegel überschreitet; es genügt vielmehr, daß der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muß. Nur dies entspricht auch dem Schutzzweck der in Rede stehenden Vorschrift; sie zielt darauf ab, die rechtliche Zulässigkeit, Verkehrslärmschutz mittels verkehrsregelnder Maßnahmen zu gewähren, eher zu erleichtern als zu erschweren. Dabei ist nicht nur auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der Anlieger sowie auf das Vorhandensein bzw. Fehlen einer bereits gegebenen Lärmvorbelastung abzustellen. Maßgeblich sind auch andere Besonderheiten des Einzelfalles, so etwa der hier nach den Feststellungen des Berufungsgerichts in Verbindung mit dem Vortrag der Kläger gegebene Umstand, daß eine Ortserschließungsstraße entgegen ihrer eigentlichen Funktion zunehmend vom überörtlichen Verkehr als sogenannter Schleichweg in Anspruch genommen wird und damit Lärmbelästigungen auslöst, die von den Anliegern reiner Wohnstraßen üblicherweise nicht hingenommen werden müssen. Denn ein Verkehrslärm, der von den Anliegern einer Bundesfern-

straße (einschließlich Ortsdurchfahrt) oder auch einer Landstraße bzw. einer Kreisstraße wegen ihrer der Widmung entsprechenden Verkehrsbedeutung ertragen werden muß, ist nicht ohne weiteres in gleicher Weise den Anliegern einer Ortserschließungsstraße zumutbar. Demgemäß haben die Straßenverkehrsbehörden u.a. darauf hinzuwirken, daß vom Durchgangsverkehr in erster Linie die dafür gewidmeten überörtlichen Straßen und nicht die örtlichen Erschließungsstraßen reiner Wohngebiete benutzt werden (ebenso Hess.VGH, Urteil vom 18. Mai 1982 –II OE 108/78 – in VerkMitt. 1983, 24).“

b) VG Berlin, Urteil vom 05. Mai 2009, VG 11 K 10/09:

„Die angefochtenen Bescheide erweisen sich hiernach schon deshalb als rechtsfehlerhaft, weil der Beklagte erkennbar als Begründung der Ausgangsbescheide dafür, ob die Eingriffsschwelle als Schwelle, ab der die Straßenverkehrsbehörde auf Antrag lärmgefährdeter Straßenanwohner Verkehrsbeschränkungen zu prüfen hat, auf die Richtlinien für Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien – StV) vom 23. November 2007 (VKBl. 2007, 767) abgestellt hat. In der Rechtsprechung ist seit langem anerkannt, dass ein Einschreiten zum Schutz vor Verkehrsimmisionen durch Lärm nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO nicht voraussetzt, dass gesetzlich bestimmte Schall- oder Schadstoffgrenzwerte überschritten werden; maßgeblich ist vielmehr, ob die Verkehrsimmisionen 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 (vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Juni 1986 – 7 C 84 -, BVerwG E 74, 234, 236; OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 29. Oktober

2008 - 8 A 3743/06 -, DVBl. 2009, 458, 459). Die Eingriffsschwelle liegt demnach unter der sogenannten fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle (vgl. dazu Sommer, Lärmbekämpfung, 2009, 80, 81). Im Übrigen ergibt sich bereits aus dem Wortlaut der Richtlinien vom 23. November 2007 selbst, dass in ihnen keine abschließende Neuregelung für eine Eingriffsschwelle bei Erlass von verkehrsbeschränkenden, Maßnahmen zum Lärmschutz getroffen werden sollte. In Ziffer 2.1 wird nämlich davon gesprochen, dass straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere in Betracht kommen, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel bestimmte Werte überschreitet. Aus der Formulierung „insbesondere“ wird deutlich erkennbar, dass auch bei anderen Werten entsprechende verkehrsbehördliche Maßnahmen getroffen werden können.“

2. Zur Bedeutung der Zumutbarkeitsschwelle nach der 16. BImSchV

a) Bayerischer VGH, Urteil vom 21. März 2012, 11 B 10.1657, Rn. 28 (juris):

„Die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung können aber im Anwendungsbereich des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO als Orientierungspunkte für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze, deren Überschreitung die Behörde zur Ermessensausübung verpflichtet, herangezogen werden (so ausdrücklich BVerwG vom 22.12.1993 a.a.O.; vgl. ferner BayVGH vom 26.11.1998 a.a.O.; vom 11.5.1999 Az. 11 B 97.695; VGH Kassel vom 7.3.1989 NJW 1989, 2767; VG Berlin vom 19.6.1995 NVwZ-RR 1996, 257). Denn die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung bringen ganz allgemein die Wertung des Normgebers zum Ausdruck, von welcher Schwelle an eine nicht mehr hinzunehmende Beeinträchtigung der jeweiligen Gebietsfunktion, zumindest auch dem Wohnen zu dienen, anzunehmen ist (vgl. VG Berlin, a.a.O.). Eine Unterschreitung der

Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung ist danach jedenfalls ein Indiz dafür, dass die Lärmbelastung auch die Zumutbarkeitsschwelle in straßenverkehrsrechtlicher Hinsicht nicht erreicht. Umgekehrt kommt bei einer Überschreitung dieser Immissionsgrenzwerte eine zur fehlerfreien Ermessensausübung verpflichtende Überschreitung der straßenverkehrsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle in Betracht.“

b) OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 16. September 2009, OVG 1 N 71/09, Rn. 8 (juris):

„Es ist nicht zu beanstanden, wenn sich das Verwaltungsgericht dabei an einer Lärmbeeinträchtigung orientiert hat, die es der sog. fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle entsprechend den in § 2 Nr. 2 Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV – beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen für allgemeine und reine Wohngebiete festgelegten Immissionsgrenzwerten von 59 dB(A) für den Tag und 49 dB(A) für die Nacht entnommen hat, die hier unstreitig – wenn auch nur geringfügig – überschritten werden. Diese Immissionsgrenzwerte treffen nämlich eine Aussage dazu, bis zu welcher Grenze Verkehrslärm entschädigungslos hinzunehmen ist; sie konkretisieren damit jedenfalls für den Straßenneubau und ihm gleichstehende wesentliche Änderungen den Punkt, wo die allgemeine staatliche Schutzpflicht für die körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) in eine Schutzpflicht gegenüber dem einzelnen Individuum umschlägt. Denn es darf angenommen werden, dass als fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle in diesem Sinne jedenfalls solche Grenzwerte zugrunde gelegt werden, bis zu denen eine Gesundheitsschädigung noch nicht vorliegen dürfte. Nachdem diese Grenzwerte hier überschritten werden, gibt der Fall keine Veranlassung zur Klärung der Frage, ob – wie das Verwaltungsgericht



meint – die sog. Eingriffsschwelle auch unterhalb besagter Grenzwerte liegen könnte.“

3. Zur Bedeutung der Lärmpegel der Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr

a) Bayerischer VGH, Urteil vom 21. März 2012, 11 B 10.1657, Rn. 30 (juris):

„Die Beurteilungspegel überschreiten die in der Verkehrslärmschutzverordnung für (allgemeine und reine) Wohngebiete festgelegten Immissionsgrenzwerte von 59 dB (A) tags und 49 dB (A) nachts um 1,3 bzw. 3,6 dB (A). Zwar liegen die genannten Beurteilungspegel deutlich unter den in den Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 für den Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) festgelegten Immissionsgrenzwerten von 70 dB (A) tags/ 60 dB (A) nachts für Wohngebiete. Entsprechendes gilt hinsichtlich der in den Lärmschutz-Richtlinien-StV für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen bestimmten Richtwerte für Wohngebiete. **Insoweit darf jedoch nicht übersehen werden, dass die Überschreitung dieser Richtwerte nach der Rechtsprechung nicht erst einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über Maßnahmen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO auslöst, sondern bereits die Verdichtung des Ermessens der Behörde zu einer Pflicht zum Einschreiten zur Folge haben kann** (vgl. BVerwG vom 4.6.1986, a.a.O.). Bei dieser Sachlage erachtet der Senat die Lärmbelastung des klägerischen Grundstücks im Sinn des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO als unzumutbar.“

b) OVG Münster, Urteil vom 06. Dezember 2006, 8 A 4840/05, Rn. 81 – 83:

„Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BlmSchV genannten Grenzwerte – in allgemeinen Wohngebieten 59 dB(A) tags/49 dB(A) nachts – überschritten, so hat der Einzelne nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO allerdings „nur“ einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung

gegenüber der Straßenverkehrsbehörde. Ferner kann sich das Ermessen der Behörde zur Pflicht verdichten, lärmindernde Maßnahmen zu ergreifen, wenn die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 6. November 1981 (Verkehrsblatt 1981, 428) aufgeführten Richtwerte – in allgemeinen Wohngebieten 70 dB(A) tags/60 dB(A) nachts – überschritten werden. Eine Ermessensreduzierung auf Null ist aber auch dann nicht zwangsläufig gegeben.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Juni 1986 – 7 C 76.84 -, a.a. O., Bay. VGH, Urteil vom 18. Februar 2002 - 11 B 00.1769, a.a.O.; OVG NRW, Urteile vom 2. Dezember 1997 – 25 A 4997/96 -, a.a.O., vom 21. Januar 2003 – 8 A 4230/01 -, a.a.O., vom 14. Mai 2003 – 8 A 190/00 – und vom 1. Juni 2005 - 8 A 2350/04 -, a.a.O.

Für die Interessenabwägung im Rahmen des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO folgt daraus, dass die Straßenverkehrsbehörde das Lärmschutzinteresse des Anliegers im Rahmen ihrer Ermessensentscheidung besonders zu würdigen und abzuwagen hat, wenn die in § 2 Abs. 1 der 16. BlmSchV genannten Grenzwerte überschritten werden. Sofern die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV aufgeführten Richtwerte überschritten werden, kommt dem Lärmschutzinteresse der Anlieger im Rahmen der Interessenabwägung ein besonders hohes Gewicht zu.“

c) BVerwG, Urteil vom 04. Juni 1986, 7 C 76/84, Rn. 14 (juris):

„Von den vorstehenden Grundsätzen gehen auch die vom Bundesminister für Verkehr zu § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO erlassenen „Vorläufigen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm“ vom 6. November 1981 (Verk-Bl. S. 428) aus. Ihnen liegt im Ausgangspunkt die Vorstellung zugrunde, daß sich die Schutzbedürftigkeit im Sinne dieser Vorschrift nicht nach einem abstrakt festgelegten Lärmpegel – hier für ein vorbelastungsfreies reines Wohngebiet – bestimmt, sondern sich nach den Umständen des jeweiligen Einzelfalles richtet. **Nach den**

Richtlinien kommt zwar ein straßenverkehrsrechtliches Einschreiten der Behörde „insbesondere in Betracht“, wenn „der vom Straßenverkehr herrührende Mittelungspegel“ am Immissionsort den Richtwert von 70/60 dB(A) tags/nachts überschreitet. Das besagt jedoch nur, daß in derartigen Fällen sich das Ermessen der Behörde zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten kann; es bedeutet also nicht, daß geringere Lärmeinwirkungen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ausschließen. Dementsprechend geben die Richtlinien der Behörde im Einzelfall u.a. auf, den Grad der Beeinträchtigung im Hinblick auf die Leichtigkeit der Realisierung von Abwehrmaßnahmen zu beurteilen.“

4. Zur Bedeutung der 3 dB(A) Schwelle

a) OVG Münster, Urteil vom 01. Juni 2005, 8 A 2350/04, Rn. 63 ff. (juris):

„Dabei ist nicht zuletzt darauf abzustellen, welche Lärmminderung aufgrund der jeweiligen Verkehrsregelung zu erwarten ist. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV fordern insoweit im Regelfall eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) (Nr. 4.1). Allerdings ist zumindest bei besonders hoher Lärmbelastung zu berücksichtigen, dass nach akustischen Erkenntnissen auch eine Pegelminderung von weniger als 3 dB(A) hörbar ist,

vgl. BVerwG, Beschluss vom 19. Februar 1992 – 4 NB 11.91 -, NJW 1992, 2844; Bohny u.a., Lärmschutz in der Praxis, 1986, 1.5.1,

und in Betracht zu ziehen, dass schon das Unterbleiben einzelner Spitzenpegel für das akustische Empfinden der Betroffenen eine spürbare Erleichterung bedeuten kann, auch ohne dass eine Reduzierung des insoweit nur beschränkt aussagekräftigen Mittelungspegels um 2 oder 3 dB(A) erreicht wird.“

b) BVerwG, Urteil vom 19. Februar 1992, 4 NB 11/91, Rn. 21 (juris):

„Es mag einiges dafür sprechen, daß bei einer Erhöhung des Dauerschallpegels um 3 dB(A) in aller Regel die Interessen der Anwohner einer Straße nicht mehr nur geringfügig betroffen sind; denn immerhin entspricht eine Zunahme des Lärmpegels um 3 dB(A) einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens. Aus den bereits erörterten Gründen lässt sich jedoch eine Begrenzung des notwendigen Abwägungsmaterials in diesen Fällen nicht allein im Wege eines äquivalenten Dauerschallpegels vornehmen.“

c) VG Berlin, Urteil vom 05. Mai 2009, VG 11 K 10/09:

„Hier sind die Grenzwerte des 16. BImSchV, die in § 2 für – wie vorliegend – reine und allgemeine Wohngebiete einen Wert von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts festlegen, mit den von dem Beklagten ermittelten Werten von 60 dB(A) tags und 51 dB(A) nachts überschritten. Zwar ergibt sich somit eine Überschreitung von 1 dB(A) tags und 2 dB(A) nachts, die deutlich unter den Werten liegt, wie sie im Verfahren der Kammer VG 11 A 38.07 betreffend die K.-F.-Str. in B. C. vorgelegen haben, wo eine Überschreitung nachts von fast 20 dB(A) ermittelt worden ist, jedoch ändert dies nichts an der Tatsache als solcher, dass auch hier auf dem F.-Damm die Werte für eine Eingriffsschwelle überschritten sind. **Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass nach der Broschüre der Senatsverwaltung „Tempo 30 nachts“ vom April 2007 schon eine Pegelsenkung ab 1 dB(A) als spürbare Verbesserung wahrgenommen wird.“**

PUBLIKATIONEN DER LANDTAGSFRAKTION

Faltblätter

- Faltblatt: Grüner leben – das Klima schützen
- Faltblatt: Grüner leben – Du bist, was du isst!
- Faltblatt: Grüner leben – Photovoltaik-Anlagen nutzen
- Faltblatt: Grüner leben – für längeres gemeinsames Lernen
- Faltblatt: Grüner leben – Hebammen braucht das Land!
- Faltblatt: Thüringentakt – Vom ICE zum Bürgerbus
- Faltblatt: Grüner leben – Gesundheit fördern
- Faltblatt: Thüringer Medienlandschaft
- Faltblatt: Gute Schule
- Faltblatt: Willkommenskultur leben
- Faltblatt: Die Mythen rund um den Euro
- Faltblatt: Kein Gift im Spielzeug

Broschüren

- Broschüre: Thüringer Stadtwerke
- Broschüre: Wählen mit 16
- Broschüre: Die Grüne Fraktion im Thüringer Landtag
- Broschüre: Gute Pflege

Dokumentationen

- Dokumentation: Alternativer Hochschulgipfel 2010
- Dokumentation: Klimakonferenz 2010 – Frischer Wind für Thüringen
- Dokumentation: Klimakonferenz 2011 – Wer A sagt, muss auch E sagen
- Dokumentation: Klimakonferenz 2012 – Biomasse
- Dokumentation: Klimakonferenz 2013 – Zeit für richtig guten Verkehr – Wie wollen wir uns künftig fortbewegen?

Studien

- Studie: Inklusion
- Studie: Gebietsreform
- Studie: Energiespeicher
- Studie: Peak Oil – Herausforderung für Thüringen
- Studie (Zusammenfassung): Der Regionale Wohlfahrtsindex für Thüringen 1999–2010
- Studie: Untersuchung zur Stromversorgung der Industriegroßfläche Erfurter Kreuz aus 100 % erneuerbarer Energien

Weitere

- Radwanderkarte: Grüner leben mit dem Thüringentakt

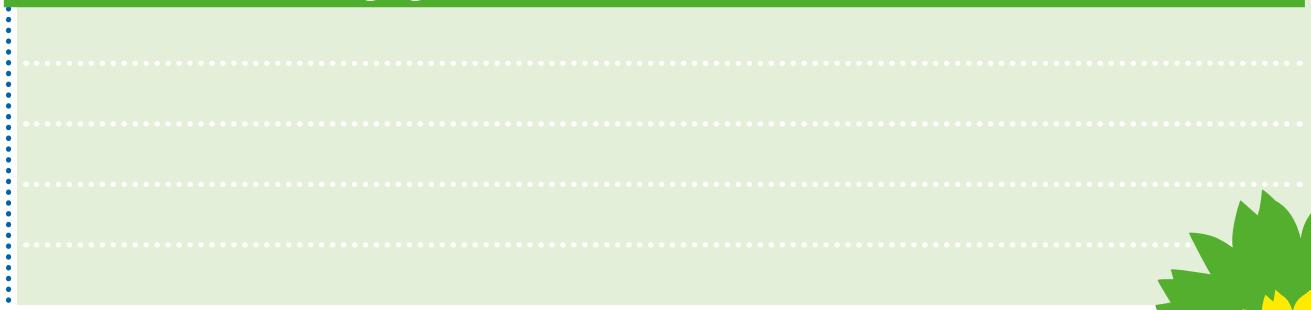
Unsere Publikationen können Sie telefonisch, per Fax und per E-Mail bestellen.

Teilen Sie uns bitte mit, wenn Sie Informationsangebote vermissen!

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Landtagsfraktion Thüringen Jürgen-Fuchs-Straße 1 99096 Erfurt	Telefon 03 61/37 72 670 Fax 03 61/37 72 662 E-Mail info@gruene-fraktion.thueringen.de
---	---

RAUM FÜR IDEEN – Lob, Anregungen, Kritik:



Mehr Infos unter:
www.gruene-fraktion.thueringen.de
www.gruenlink.de/phy



**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**
LANDTAG THÜRINGEN

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN



Jennifer Schubert

Sprecherin für Bau, Landesentwicklung und Verkehr

Telefon: 0361/3772672

E-Mail: jennifer.schubert@gruene-fraktion.thueringen.de



Matthias Schlegel

Referent für Bau, Landesentwicklung und Verkehr

Parlamentarische Beratung

Telefon: 0361/3772691

E-Mail: matthias.schlegel@gruene-fraktion.thueringen.de

IMPRESSUM

Eine Publikation von
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Landtagsfraktion Thüringen
Jürgen-Fuchs-Straße 1, 99096 Erfurt

Telefon 03 61/37 72 670

E-Mail info@gruene-fraktion.thueringen.de

Internet www.gruene-fraktion.thueringen.de

Redaktion: Thomas Tappert
Gestaltung und Satz: Werbeagentur Kleine Arche GmbH, Erfurt



Stand: März 2014. Dieses Material darf nicht zu Wahlkampfzwecken verwendet werden.

Wir nutzen Ihre gespeicherten Kontaktdaten ausschließlich für die Zusendung
von Informationen über unsere parlamentarische Arbeit.

Nachfragen oder Widersprüche an datenschutz@gruene-fraktion.thueringen.de

Fotos: BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Landtagsfraktion Thüringen

Diese Broschüre ist auf Recyclingpapier aus 100% Altpapier (zertifiziert mit dem Blauen Engel) gedruckt.