

3.1. § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO

Gem. § 45 Abs. 1 S. 1 StVO **können** die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Gem. § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO haben sie das gleiche Recht zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen. Es handelt sich um eine Ermessensvorschrift.

Aus § 44 Abs. 1 in Verbindung mit § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO ergibt sich auch für den Einzelnen grundsätzlich eine Anspruchsgrundlage hinsichtlich des Schutzes vor Lärm und Abgasen.¹⁵ Dabei setzt dieser Anspruch nicht die Überschreitung einer bestimmten Immissionsgrenze voraus, sondern es kommt darauf an, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall **als ortsüblich hingenommen werden muss und zumutbar ist**. Somit ergibt sich auch kein gesetzgeberischer oder verordnungsrechtlicher Grenzwert, bei dessen Überschreitung eine Verpflichtung zum Einschreiten im Sinne eines rechtlichen Automatismus besteht.¹⁶

3.2. Orientierungswerte zur Bestimmung der Zumutbarkeit

Für die Frage, wann die Zumutbarkeit einer Lärmbelastung überschritten wird, (und somit gegebenenfalls ein Anspruch gegen die zuständige Behörde auf ein Einschreiten besteht) können neben den Lärmschutz-Richtlinien-StV die Grenzwerte aus § 2 der 16. BImSchV als Orientierungswerte herangezogen werden.¹⁷

Denn 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. Eine Unterschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ist damit ein Indiz dafür, dass die Lärmbelastung die Zumutbarkeitsschwelle **nicht** erreicht.¹⁸

Die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV normierten Grenzwerte sollen dabei die Obergrenze bilden. Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung wird in der Überschreitung eines Lärmpegelwerts von 60 dB am Tag und 70 dB in der Nacht in einem allgemeinen Wohngebiet ein kritischer Be-

¹⁵ VG Oldenburg, Urteil vom 13. Juni 2014 – 7 A 7110/13 – zitiert nach juris, Rn. 77.

¹⁶ BVerwG, Urteil vom 04.06.1986 – 7 C 76/84 – zitiert nach juris, Rn. 13; BVerwG, Urteil vom 22. Dezember 1993 – 11 C 45/92 – zitiert nach juris, Rn. 26; VG Bremen, Beschluss vom 22. Oktober 2015 – 5 V 1236/15 – zitiert nach juris, Rn. 16.

¹⁷ BVerwG, Urteil vom 22. Dezember 1993 – 11 C 45/92 – zitiert nach juris, Rn. 30; VG Oldenburg, Urteil vom 13. Juni 2014 – 7 A 7110/13 – zitiert nach juris, Rn. 90f.

¹⁸ Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 21. März 2012 – 11 B 10.1657 – zitiert nach juris, Rn. 28.

reich hinsichtlich einer Gesundheitsgefährdung nach Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG für lärmbeeinträchtigte Anwohner erreicht.¹⁹ So hat es das Bundesverwaltungsgericht in einer Entscheidung vom 15. Dezember 2011 es für ausreichend erachtet, ein nächtliches Lkw-Fahrverbot mit dem Erreichen eines Lärmpegels von 60 dB an Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen zu rechtfertigen.²⁰

3.3. Zwischenergebnis

Daraus ergibt sich mithin Folgendes: Werden beispielsweise in einem allgemeinen Wohngebiet die **Werte der 16. BImSchV** von 59 dB am Tage und 49 dB in der Nacht **nicht überschritten**, ist davon auszugehen, dass überhaupt **kein Anspruch** gegenüber der Straßenverkehrsbehörde auf ein Einschreiten gegeben ist.²¹

Bei **Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV** sind die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt und die Behörde hat unter Gebrauch ihres Ermessens über Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden bzw. ist bei einem entsprechenden Antrag **zu einer Ermessensentscheidung verpflichtet**.²²

Werden jedoch die **Werte nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV** mit 70 dB am Tag und 60 dB in der Nacht in einem allgemeinen Wohngebiet **überschritten**, wird sich ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung gegebenenfalls auch auf null reduzieren.²³

4. Fazit

Die in der 16. BImSchV genannten Immissionsgrenzen sind gemäß dem Anwendungsbereich unmittelbar nur auf den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen anwendbar. Insofern wird beim Lärmschutz zwischen Lärmvorsorge und Lärmsanierung unterschieden.

Gleichwohl sind auch nach der einschlägigen Rechtsprechung die im Verhältnis niedrigeren Grenzwerte der 16. BImSchV (im Vergleich zu den Grenzwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV und der VLärmSchR 97) als Orientierungswerte für eine Prüfung nach § 45 Abs. 1 S. 1 und 2 Nr. 3 StVO heranzuziehen.

Ende der Bearbeitung

¹⁹ BVerwG, Urteil vom 10. November 2004 – 9 A 67/03 – zitiert nach juris, Rn. 44.

²⁰ BVerwG, Urteil vom 15. Dezember 2011 – 3 C 40.10 – zitiert nach juris, Rn. 11.

²¹ VG Oldenburg, Urteil vom 13. Juni 2014 – 7 A 7110/13 – zitiert nach juris, Rn. 96f.

²² VG Oldenburg, Urteil vom 13. Juni 2014 – 7 A 7110/13 – zitiert nach juris, Rn. 90.

²³ VG Oldenburg, Urteil vom 13. Juni 2014 – 7 A 7110/13 – zitiert nach juris, Rn. 96f.

ANHANG 2 Wirkungen von Tempo 30 an Hauptstraßen Hrsg. Umweltbundesamt 2016

Studie zur Wirksamkeit von Tempo 30 und der Durchsetzbarkeit:

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen>

In der Studie werden übliche Argumentationen gegen T30 widerlegt und es werden Möglichkeiten aufgezeigt, wie man T30 durchsetzen kann.

Die Gemeinde Inning hat demnach 2 Möglichkeiten T30 zu fordern (**S. 21/22**):

- Ohne Verwendung gemeindlicher Planungen (Verkehrsplan, LAP) kann sie genau wie betroffene Anwohner bei der Straßenverkehrsbehörde eine ermessensfehlerfreie Entscheidung nach § 45 StVO Abs.1, Satz 1 und Satz 2 Nr. 3 und 5 fordern. Sie muss darauf achten, dass die Lärmschutzrichtlinien StV2007 beachtet werden. Bei Lärmpegeln von 59/49 dB(A) an muss die Straßenverkehrsbehörde prüfen, bei Pegeln über 70/60 dB(A) muss sie handeln.
- Mit Luftreinhalte- oder Lärmaktionsplanung unterliegen Tempo-30-Anordnungen hingegen in erster Linie den immissionsschutzrechtlichen Rahmenbedingungen (zu dreckig, zu laut) des Bundesimmissionsgesetzes. Ein Luftreinhalteplan wie in München existiert in Inning nicht, aber ein LAP und ein Verkehrsplan. Eigentlich sollte auch im Verkehrsplan T30 aus Sicherheitsgründen verbindlich eingefordert werden. **Lärmaktionspläne, in denen Tempo 30 als Maßnahme für bestimmte Straßenabschnitte zum Schutz der Anwohner konkret festgesetzt wird, begründen nach der Studie eine Pflicht zur Umsetzung. Die Straßenverkehrsbehörde muss die Maßnahme anordnen, wenn andere Möglichkeiten ausscheiden.**

Hier müssen die nach VBUS berechneten Beurteilungspegel des LAP angewendet werden, die etwa 2 dB(A) über denen nach RLS 90 liegen. Mit einem verbessertem Straßenbelag allein wären an manchen Stellen an der Hauptstraße die Anhaltswerte des LAP von 67/57 dB(A) nach wie vor überschritten.

Hilfreich für die Antragstellung der Gemeinde Inning ist die Checkliste auf **S. 24**

ANHANG 3: Maßgebliche Anwälte im Bereich Umweltrecht / Straßenverkehr

1. Rechtsanwaltsbüro Wolfram Sedlak, 50674 Köln



0221 / 5 10 65 48



0221 / 7 89 87 73

<http://www.wolfram-sedlak-rechtsanwaltsbuero.de>

Referenz:

Rechtsanspruch auf Lärmschutz (hier Straßenverkehrslärm in München)

www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/Praesentationen_der_ALD-Veranstaltungen/08_Sedlak_LauteStrasen-leisePolitik.pdf

2. Rechtsanwaltsbüro Karsten Sommer, Berlin

Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Gast-Professor BTU Cottbus-Senftenberg

Lehrstuhl für Bau- und Planungsrecht

Grolmanstraße 39

10623 Berlin

Tel.: 030/28 00 95 0

mobil: 0173/203 18 65

Fax: 030/28 00 95 15

mail: mail@kanzleisommer.de Webseite: www.kanzleisommer.de

Referenz:

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

https://tempo30.vcd.org/fileadmin/user_upload/tempo30/informieren/Vortrag_Kanzlei_Sommer.pdf