

Köln, den 18.6.2016

Rechtsanwaltsbüro
Wolfram Sedlak
Lütticher Str. 67
50674 Köln
Tel.: 0221/ 510 65 48
Fax: 0221/ 78 98 773
SteuerNr.: 215/5160/1269
Email: [wolfram-sedlak-
rechtsanwaltsbuero@gmx.de](mailto:wolfram-sedlak-rechtsanwaltsbuero@gmx.de)
Internet: wolfram-sedlak-
rechtsanwaltsbuero.de

Radkomm 2016 - Workshop B4 - Hintergrundpapier

Anordnung von Tempo 30 als fahrradfördernde Maßnahme I.) nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO durch Anwohner und II.) im Rahmen des Lärmaktionsplanes durch Kommunen

Rechtliche Möglichkeiten, Fahrradwege oder andere fahrradfreundliche Anordnungen direkt einzuklagen, gibt es nach derzeitigem deutschem Recht nicht. Es müssen Umwege genutzt werden. Ich stelle dazu zwei Möglichkeiten vor, z.B. über den Rechtsschutz bei Lärmbeeinträchtigungen durch Straßenverkehr:

I.) Anträge auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO durch Anwohner

Formal kein Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, sondern „nur“ **Anspruch auf ermessensfehlerfreie Prüfung verkehrsbeschränkender Maßnahmen**

Gefestigte Rechtsprechung seit 1986 (BVerwGE 74, 234).

Gesetzeswortlaut:

*(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*

*Nr. 3: zum Schutz der **Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen***

a) Mit **Antragstellung** wird ein **Verwaltungsverfahren** in Gang gesetzt, d.h. die zuständige Straßenverkehrsbehörde muß einen **Bescheid (= Verwaltungsakt)** erlassen, gegen den das Rechtsmittel der **Klage** beim Verwaltungsgericht eingelegt werden kann. In NRW wurde das Widerspruchsverfahren ebenso wie in vielen anderen Bundesländern abgeschafft.

b) „können“ = **ins Ermessen der Behörde gestellt**

Das klingt so, als ob kein Rechtsanspruch gegen die Straßenverkehrsbehörde gestellt werden könnte. Dem ist aber nach der gefestigten Rechtsprechung zu § 45 StVO nicht so. Ab Erreichen bestimmter Lärmpegel besteht eine Prüfungspflicht der Behörde, die nach strengen Regeln durch die Verwaltungsgerichte kontrolliert werden kann.

c) Ermessensauslösende Schwelle

Ermessensauslösende Schwelle sind jedoch nicht, wie die **Lärmschutz-Richtlinie StV 2007** mißverständlich formuliert, **Lärmpegel von 70/60 dB(A) tags/nachts z.B.** für allgemeine Wohngebiete (=WA), **sondern jeweils die Orientierungswerte der 16. BImSchV** :¹

Für Allgemeine Wohngebiete (WA) sind dies: **59 dB(A) tags**
49 dB(A) nachts

Für Mischgebiete oder Dorfgebiete: **64 dB(A) tags**
54 dB(A) nachts

Begründet wird dies damit, daß die als Schutzkriterien für Anwohner beim Neubau oder einer wesentlichen Änderungen von Verkehrswegen beschlossenen Grenzwerte ebenso auf bestehende Straßen angewendet werden müssen, denn hier sind die Beeinträchtigungen gesundheitlich nicht anders zu beurteilen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV 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. Somit setzt die Pflicht der Straßenverkehrsbehörde zu einer Ermessensausübung bei Erreichen der Werte der 16. BImSchVO ein, während bei Überschreitung der Richtwerte der LärmschutzRiLi (s.o.) **sich das Ermessen der Behörde bereits zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten kann.**²

Die Rechtsprechung nimmt immer eine Einzelfallprüfung vor, bei der die besonderen Umstände der örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt werden. Demnach u.U. auch unterhalb der Orientierungswerte Anspruch möglich (z.B. VG Würzburg v. 16.7.08 – Az: W 6 K 07.1431, Rz. 33ff juris bei 56 dB(A) tags / 46 dB(A) nachts).

Die Lärmschutz-RL-StV vom 23.11.07 hat keine Gesetzesqualität und formuliert unter Ziff. 2.1 lediglich, dass „**insbesondere**“ ab bestimmten Richtwerten straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht zu ziehen sind. Damit sind diese auch ausdrücklich bei niedrigeren Richtwerten möglich.

Vgl. eingehend OVG Berlin vom 16.9.09 – Az: 1 N 71.09, insbes. Rz. 10: „*Eine umfassende Ermessensausübung ist deshalb auch dann geboten, wenn diese Werte nicht erreicht werden, aber jedenfalls die sog. fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle (= Orientierungswerte der 16. BImSchV - eigene Anmerkung, vgl. hierzu Rz. 8) überschritten wird.*“ Ebenso VGH München vom 21.3.2012 – Az 11 B 10.1657, juris Rz 27 + 30.

Beurteilungspegel werden nach der **RLS 90 berechnet**. Messungen werden von der Rechtsprechung lediglich als Anhaltspunkte gesehen, die aber zufällig sein können.

Häufige Fehlerquellen: Eingabeparameter DTV, Lkw-Anteile, Tag/Nacht-Anteile, Gebietseinstufungen (wenn kein Bebauungsplan vorliegt).

d) Gesundheitsgefährdende Lärmschwelle

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß **Lärm ab einem Dauerschallpegel von 65 dB(A) tags, bzw. nachts zwischen 55 - 60 dB(A) als gesundheitsschädigend bzw. gesundheitsgefährdend ein-**

¹ vergl.: VG Berlin vom 19.6.1995 - VG 11 A 568.93 (in Ule/Laubinger, BImSchG-Kommentar, Teil III, Rechtsprechung, §

² vgl. VG Berlin vom 19.6.1995 – Az: 11 A 568/93 - S.7 und vom 15.3.96 – Az: 11 A 183/95, S.8; Bay.VGH, Urteil vom 18. Februar 2002 - 11 B 00.1769 -, BayVBl 2003, 80; OVG Münster v. 21.1.03 – Az: 8 A 4230/01, Seite 15 der Urteilsgründe; VG Düsseldorf v. 7.4.05 bzgl. der A 44 – Az: 6 K 6832/03 – sowie VG Düsseldorf v. 26.3.2009 bzgl. der A 44 – Az 6 K 5454/06; OVG Berlin v. 16.9.09 – Az: 1 N 71.09; zuletzt VGH München v. 21.3.2012 – Az 11 B 10.1657, juris Rz 30

gestuft wird. Leider ist die genaue Grenze immer noch wissenschaftlich umstritten (vergl. hierzu zusammenfassend das Sondergutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen „Umwelt und Gesundheit“, Stuttgart, Dez. 1999, Seite 174, Tz. 434 und Seite 177, Tz. 441, sowie Seite 184f, Tz 465 – 469; SRU 220b; 2004; SRU Umweltgutachten 2012, Tz.297).

„Nach fundierten Schätzungen werden in Deutschland durch Lärmeinwirkung **drei Mal so viele Todesfälle** verursacht wie durch krebserzeugende Luftverunreinigungen.“ (Landmann/Rohmer-Hansmann, Umweltrecht-Kommentar, München 2000, Bd. II, Nr. 3.1 Vorb. TA Lärm, Rd.Ziff.1, m.w.Nw. Hansmann, NuR 97, 53).

f) Innenraummaximalpegel

Nach dem Urteil des BVerwG v. 12.4.2000 – Az: 11 A 18.98 ist die Schwelle der Gesundheitsgefährdung im Innenraum (=Wohnung) am Ohr einer schlafenden Person mit einem **Dauerschallpegel zwischen 30 – 35 dB(A)** und **Pegelspitzen von 40 dB(A)** zu bemessen. Hier sind demnach die Schalldämmwerte der Fenster und Außenmauern zu berücksichtigen im Gegensatz zur RLS 90 und 16. BImSchV, wo **vor** dem Fenster 20 cm über Fensteroberkante der **zu berechnende** Immissionspunkt liegt (vgl. Anlage 1 der 16. BImSchV).

g) Abwägung

Die beteiligten Interessen der Autofahrer (des fließenden Verkehrs) müssen mit den Beeinträchtigungen der Anwohner abgewogen werden (**Prinzip der Waagschale**). Je stärker die gesundheitlichen Beeinträchtigungen desto höher die Pflicht der Behörde, zu handeln. Die **Verkehrsbedeutung bzw. Klassifizierung einer Straße** stellt dabei ein Prüfungskriterium dar, ist aber **kein Hinderungsgrund per se** gegen verkehrsbeschränkende Maßnahmen. Diese sind auch auf Bundesstraßen und u.U. auch Autobahnen anzuordnen, wenn die entsprechenden Abwägungsgesichtspunkte dies erfordern (vgl. z.B. Schildhornstr. Berlin 6–spurige Straße zwischen zwei Autobahnabschnitten DTV 56.000 - VG Berlin vom 8.10.1998 - VG 27 A 313/94 - Tempo 30 tags/nachts; Detmolder Str. Bielefeld B 66 - OVG Münster v. 1.6.05 - Az 8 A 2350/04 und Az 8 A 2351/04 - Tempo 30 nachts; A44 Düsseldorf-Ratingen - VG Düsseldorf v. 7.4.2005 - Az 6 K 6832/03 - sowie VG Düsseldorf v. 26.3.2009 - Az 6 K 5454/06 - Tempo 100).

h) Maßnahmen

Eine **bestimmte Maßnahme** (z.B. Lkw-Durchfahrtsverbot, o.ä.) kann nur bei einer Ermessensreduzierung auf Null, d.h. wenn keine andere Maßnahme denkbar ist, das Ziel zu erreichen, gefordert werden. Das ist kaum nachweisbar. Deshalb ist es auch nicht sinnvoll, die anderen in § 45 StVO genannten Maßnahmen (z.B. Tempo 30-Zone, § 45 Abs. 1c StVO oder Abs. 1d – weniger als 30 km/h; verkehrsberuhigter Bereich oder Fußgängerbereich, Abs. 1b Nr.3) gezielt zu beantragen. In der Regel kommen eine Vielzahl von Maßnahmen und v.a. Maßnahmenkombinationen in Betracht. Die Auswahl der konkreten Mittel muß dem Ermessen der Behörde überlassen bleiben.

Geschwindigkeitsbeschränkungen sind i.d.R. fast immer zu erwägen. Verkehrsverlagerungen dürfen nicht zum Nachteil andere Anwohner führen, sind aber häufig nur vorgeschobene Ablehnungsgründe. **Lkw-Durchfahrtsverbote bzw. Beschränkungen** müssen hinsichtl. der Mehrwege für die Speditionsunternehmen besonders sorgfältig abgewogen werden. Hier erfolgen viele Gegenklagen. Richtungsweisend dazu **BVerwG - Urteil v. 15.12.2011 – Az: 3 C 40/10**: Der 3. Senat des BVerwG erklärte die Sperrung des Durchgangsverkehres für Lkw über 12 t nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO auf der Bundesstraße B 8 zur Unterbindung des **Mautausweichverkehres** für rechtmäßig. Ein Speditions- u. Logistikunternehmen hatte hiergegen geklagt, u.a. mit der Begründung, daß finanzielle Belastungen des Transportgewerbes durch zusätzliche Autobahnmautausgaben in Höhe von ca. 705.000 EUR entstünden. Im vorliegenden Verfahren kam es zu einer Reduzierung des werktäglichen Verkehrs von

rund 660 schweren Lkw bei Beurteilungspegeln von über 70 dB(A) tags u. 60 dB(A) nachts, die nach dem aufgehobenen Berufungsgerichtsurteil lediglich zu einer geringen Verbesserung der Lärmsituation der Anwohner in Höhe von **maximal 1 dB(A)** führte. Dem widersprach das BVerwG. **Nicht erst bei einer Verringerung der Beurteilungspegel um 3 dB(A) liege ein relevanter Entlastungseffekt vor, da dieser eine Halbierung des Verkehrsaufkommens voraussetze, sondern schon wie hier bei einer Reduzierung des Schwerverkehrs um rund 28 %.** Die Summe der Mautausgaben müsse in Relation zu den erzielten Umsätzen und Gewinnen der Transportunternehmen gesetzt werden. Auch bereits in Gebäude eingebaute Schallschutzeinrichtungen seien kein Hinderungsgrund, da nach Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV die Berechnung an außerhalb der Gebäude liegenden Meßpunkten maßgeblich ist. Auch die Berufsfreiheit (Art. 12 Abs. 1 GG) oder die allgemeine Handlungsfreiheit (Art. 2 Abs. 1 GG) der Kläger werde nicht verletzt, weil die Einschränkungen durch vernünftige Gründe des Gemeinwohls, wie den Schutz der Wohnbevölkerung vor einer erheblichen Zunahme des Verkehrslärmes, gerechtfertigt und daher verhältnismäßig seien.

Es können aber **keine baulichen Maßnahmen** nach § 45 StVO gefordert werden!

i) 3 Dezibel-Grenze notwendig?

Häufig wird von Behörden gefordert, daß die verkehrsbeschränkenden Maßnahmen eine Pegelreduzierung von 3 dB(A) bewirken müssen, um wahrnehmbar bzw. gerechtfertigt zu sein (so z.B. Lärmschutz-Richtlinie StV 2007, Ziff. 2.3).

Das ist wissenschaftlich falsch. Eine Wahrnehmbarkeitsgrenze von 3 dB(A) kann nur bei Pegelabsenkungen im Labor bei einem gleichmäßigen Ton festgestellt werden. Im Straßenverkehr herrschen jedoch sehr unterschiedliche Lärmpegel, v.a. die Pegelspitzen und die tieffrequenten Geräusche werden als besonders lästig empfunden. Vgl. hierzu bereits J.Ortscheid, H. Wende, Sind 3 dB wahrnehmbar?, ZfL(Zeitschrift für Lärmbekämpfung) 2004, 80ff. „reine Setzung bzw. Konvention“ (a.a.O., S. 84).

j) Erfordernis § 45 Abs. 9 StVO:

- **besondere örtliche Verhältnisse**
- **Gefahrenlage, die über das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt**

Eine besondere Gefahrenlage ist aber bei Erreichen der Orientierungswerte der 16. BImSchV i.d.R. gegeben (Begründung s.o.).

k) Gleichzeitig kann Schutz vor **Abgasen** beantragt werden!

l) Vorteil von § 45 StVO-Verfahren: **Deckung über Rechtsschutzversicherungen möglich**, wenn **Grundstücksrechtsschutz** vereinbart wurde. Nachteil: es kann i.d.R. keine bestimmte verkehrsbeschränkende Maßnahme eingeklagt werden. Das Ermessen bleibt der Straßenverkehrsbehörde vorbehalten. Da jedoch die Anordnung von Tempo 30 – Abschnitten relativ leicht und kostengünstig umzusetzen sind, wird dies häufig das Ergebnis eines Rechtsstreites sein.

Fazit:

§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO gewährt zwar keinen Rechtsanspruch auf Lärmschutz, ist aber als **eine der wirksamsten Rechtsnormen zum Schutz gegen Straßenverkehrsimmissionen im Bestandsnetz zu bezeichnen**. Die Straßenverkehrsbehörden werden so zur Ermittlung der Belastungssituation gezwungen und müssen die in Betracht kommenden verkehrsbeschränkenden Maßnahmen rechtsfehlerfrei abwägen gegen die Gesundheitsbeeinträchtigungen der Anwohner. Über das Ausmaß der Prü-

fungspflicht und deren einzelnen Schritte gibt es ausreichende gefestigte Rechtsprechung. **Die Erfolgsquoten von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO – Anträgen sind in der Praxis sehr hoch!**

II.) Anordnung von Tempo 30 innerhalb eines Lärmaktionsplanes durch Kommunen

Dazu müssen die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO innerhalb des LAP geprüft und als erfüllt angesehen werden.

1.) Die Umgebungslärmrichtlinie (RL 2002/49/EG) hat gemäß Art.1 Abs. 1 Satz 1 das Ziel: „Mit dieser Richtlinie soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch den Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.“ D.h., sie bietet die Möglichkeit, weit unterhalb von gesundheitsgefährdenden Auswirkungen tätig zu werden.

Der Bundesgesetzgeber hat insofern **keine Grenzwerte vorgegeben**. Lediglich zur Lärmkartierung hat er die 34. BImSchV vorgelegt. **Die Kommune ist berechtigt, eigene Maßstäbe zu setzen.**³ Dies sollte sie bei entsprechenden politischen Mehrheiten nutzen!

2.) Die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO wurden oben unter Ziff. I.) bereits dargestellt.

3.) Im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist **kein Zustimmungserfordernis der obersten Straßenverkehrsbehörde** zu Maßnahmen des Lärmaktionsplanes notwendig!⁴

Wie oben dargestellt, besteht insofern eine Autonomie der Kommune, lärmsenkende Maßnahmen festzusetzen. In § 47 d BImSchG sowie sonstigen gesetzlichen Regelungen, insbesondere in der **UmgebungslärmRL (RL 2002/49/EG)** finden sich hierzu keinerlei Einschränkungen. Diese würden auch dem Charakter dieser RL zuwider laufen. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG sieht keine Zustimmungsvorbehalte anderer Behörden vor. Das kann auch nicht durch Verwaltungsvorschriften modifiziert werden. „Ermessenslenkende Verwaltungsvorschriften müssen den Rahmen der gesetzlichen Ermächtigung einhalten und dem Zweck der gesetzlichen Ermächtigung entsprechen.“⁵ Die Straßenverkehrsbehörden besitzen insofern kein eigenes Entschließungsermessen oder abwehrende Entscheidungskompetenz. Sie sind rechtlich verpflichtet, den LAP umzusetzen⁶ und sich richtlinienkonform nach der EU-RL zu verhalten.⁷ Die in den VwV zu § 45 StVO geregelten Zustimmungserfordernisse der obersten Landesbehörde „werden durch das Regelungssystem des § 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG hinsichtlich der Umsetzung der im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen – ggf. verdrängend – „überlagert“.“⁸

„Die sich daraus ergebenden Rechtsfolgen lassen sich unterschiedlich beurteilen. Man kann formal an dem Zustimmungserfordernis der obersten Landesbehörde festhalten, dann allerdings mit deren Rechtspflicht, ihrerseits für die Umsetzung der im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen zu sorgen, also dieser Umsetzung nichts in den Weg zu legen. Jede Obstruktion ist untersagt. Das folgt gerade aus der gesetzgeberisch gewollten Prävalenz des Lärmaktionsplanes. Das ist nun

³ So auch Rechtsgutachten Prof. Dr. Jörg Berkemann „Zur Frage des rechtlichen Rahmens eines Lärmaktionsplanes (vgl. § 47d BImSchG), seiner verfahrensmäßigen Aufstellung, der festgelegten Maßnahmen und seiner Umsetzung unter Beachtung des unionsrechtlichen Richtlinienrechtes“, Hamburg/Berlin 2015, Seiten 45, 48f, 72, 77 u. 112

⁴ Berkemann, a.a.O., Seite 83: „Eine oberste Landesverkehrsbehörde, welche derartige Zustimmungserfordernisse in der Umsetzung der im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen – etwa die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen – für sich in Anspruch nimmt, **handelt rechtswidrig**.“

⁵ so umfänglich Berkemann, a.a.O., S. 70ff m.w.Nw. sowie Seite 81ff m.w.Nw.

⁶ Berkemann, a.a.O., Seite 82f

⁷ ausführlich Berkemann, a.a.O., S. 57ff (60)

⁸ Berkemann, a.a.O., Seite 81

einmal die klare Aussage des Bundesgesetzgebers. Diese Bewertung der Rechtslage läuft praktisch auf ein **Anzeigeverfahren** hinaus. Dagegen ist aus der Sicht des § 47d Abs. 6 BImSchG in Verb. mit § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG nichts einzuwenden. Sieht man es so, dann **reduziert sich das Zustimmungserfordernis der obersten Landesbehörde im Rahmen der Umsetzung eines Lärmaktionsplanes auf eine Informationspflicht der umsetzenden Behörden**. Das gilt dann auch für Anordnungen von Tempo 30-Abschnitten. Nochmals: Der Gesetzgeber will in Umsetzung der RL 2002/48/EG den Lärmaktionsplan nicht als Selbstzweck, sondern wirklich als „Aktionsplan“ verstanden wissen. Es muss daran erinnert werden, dass etwa das BauGB dem Lärmaktionsplan durchaus externe Bedeutung zuweist (vgl. § 1 Abs. 7 Nr. 7 lit. g), § 35 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauGB).“⁹

4.) Rechtlich problematisch sind jedoch die **Vollzugsrechte der Gemeinde** bzgl. der Umsetzung des LAP einzustufen. Hier droht ein Vollzugsdefizit, wenn sich die obere Straßenverkehrsbehörde weigert, die im LAP beschlossenen Maßnahmen umzusetzen.

„Nach der Rechtsprechung des BVerwG ist eine Gemeinde z.B. gegenüber einem offensichtlich rechtswidrigen Widerspruchsbescheid im Bereich des Straßenverkehrsrechts dann nicht klagebefugt, wenn dieser Bescheid nicht den eigenen, sondern den übertragenen Wirkungskreis betrifft. Insoweit nimmt die Gemeinde nicht Selbstverwaltungs-, sondern staatliche Aufgaben wahr. Die Aufgaben und Befugnisse der (örtlichen) Straßenverkehrsbehörde zur Regelung des Straßenverkehrs gehören seit jeher zu den staatlichen Aufgaben, nicht zu den Angelegenheiten des gemeindeeigenen, durch Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG geschützten Wirkungskreises. **Die Gemeinde kann daher insoweit durch eine von ihren Wünschen oder Vorstellungen abweichende Entscheidung anderer Behörden grundsätzlich nicht in ihren Rechten im Sinne von § 42 Abs. 2 VwGO verletzt sein.**“¹⁰
Die Rechtslage ist z.Zt. jedoch als noch vollkommen ungeklärt anzusehen.¹¹

5.) Als vollziehbare Lösung ist **bei einer Weigerung der Straßenverkehrsbehörden**, die im LAP festgelegten Maßnahmen umzusetzen, denkbar, **durch Anwohner entsprechende Anträge nach § 45 Abs. 1, S. 2 Nr. 3 StVO bei den Straßenverkehrsbehörden stellen zu lassen** (nach Aufstellung des LAP mit Abhandlung der tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1, S. 2 Nr. 3 StVO).

Hier gibt es nach der ständigen Rechtsprechung ausreichende Rechtssicherheit, was gerichtlich eingefordert werden kann. Sind die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 1, S. 2 Nr. 3 StVO erfüllt und wurde das Ermessen fehlerfrei ausgeübt, muß auch die höhere Straßenverkehrsbehörde sich an das geltende Recht halten und ihre Zustimmung erteilen, andernfalls wird dies durch die Verwaltungsgerichte geklärt.

6.) Das **BuMi-Verkehr** hat in einem Schreiben vom 27.10.15 dazu Stellung genommen. Es hält eine Anhörung und Mitwirkung der Straßenverkehrsbehörden bei der LAP für geboten. Beide Behörden seien als **gleichrangig** anzusehen. Konfliktfälle müßten, soweit möglich, **kooperativ** oder **durch die jeweilige Aufsicht geklärt werden**.

Hier hat das **Land Rheinland-Pfalz** in der neuen Handreichung des ISIM vom Febr. 2016 eine **einvernehmliche Festlegung der Verkehrs- und Umweltbehörden** formuliert und im Falle, dass dies nicht möglich ist, den **Obersten Verkehrs- und Immissionsschutzbehörden (Clearingstelle) die Entscheidung übertragen** (vgl. dort Punkt IV., S. 9). Ein **Vetorecht** der Verkehrsbehörde gibt es danach **nicht!**

In der Gemeinde Herxheimweyher wurde so bereits über den LAP auf der innerörtlichen Hauptver-

⁹ so sehr deutlich Berkemann, a.a.O., Seite 81f

¹⁰ so Berkemann, a.a.O., Seite 88

¹¹ Berkemann, a.a.O., Seite 84ff (90)

kehrsstraße Tempo 30 tags und nachts angeordnet, vgl.:

http://www.vg-herxheim.de/fileadmin/HER/www.herxheim.de/Bilder_Dokumente/Rathaus/Laermaktionsplan/Laermaktionsplan_Stufe_2.pdf

7.) Auch für den **ÖPNV** werden keine relevanten Einschränkungen diagnostiziert. Dies deckt sich mit der wissenschaftlichen Studie der **BAST zu Busverkehren und Tempo 30: „Linienbusse im Stadtverkehr“**, Heft V 10, 1993. Darin werden die Ergebnisse umfangreicher Forschungen, insbesondere über die Auswirkungen von Tempo 30-Maßnahmen auf den Linienverkehr darstellt. An mehreren Buslinien wurden zu dieser Fragestellung 1469 Meßfahrten über eine Gesamtstrecke von 12012 km mitsamt einer detaillierten Datenauswertung vorgenommen. Bezogen auf den gesamten Busumlauf mit seinen vielfältigen sonstigen und ständig variablen Einflüssen (Witterungsbedingungen; Haltezeiten an den Haltestellen, starke Abhängigkeit vom Fahrgastaufkommen, Anteil an Senioren und Behinderten, Müttern mit Kinderwagen usw.; allgemeines Verkehrsaufkommen; Behinderung etwa durch Lieferfahrzeuge, Müllabfuhr, Baustellen usw.) ist die Verzögerung durch Tempo 30 nicht signifikant.

8.) **Nachteil** dieser Möglichkeit: es müssen die entsprechenden politischen Mehrheiten vorhanden sein, um einen solchen LAP zu beschließen. **Vorteil:** diese Maßnahmen können auch gegen die unteren Straßenverkehrsbehörden beschlossen werden, die häufig solche Entscheidungen blockieren.

Möglich sind demnach zur Förderung von Radverkehr

- I.) **Anträge nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO** auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen durch einzelne Anwohner. Diese können oft zu Tempo 30 - Regelungen führen. Auch Fahrradwegabmarkierungen bei höheren Geschwindigkeiten können u.U. erreicht werden.
- II.) **LAP** durch Kommunen, die Tempo 30 oder andere fahrradfreundliche Maßnahmen anordnen

Wolfram Sedlak
(Rechtsanwalt)

Rechtsanwaltsbüro Wolfram Sedlak
Lütticher Str. 67
50674 Köln
Tel.: 0221 / 510 65 48
Fax: 0221 / 78 98 773
Mail: wolfram-sedlak-rechtsanwaltsbuero@gmx.de
Internet: <http://www.wolfram-sedlak-rechtsanwaltsbuero.de>