



KREIS HERZOGTUM LAUENBURG
Der Landrat

Kreis Herzogtum Lauenburg Postfach 1140 23901 Ratzeburg

Bürgermeister der
Stadt Ratzeburg
Fachdienst Ordnungswesen
z. Hd. Frau Tolksdorf
per E-Mail

Landesbetrieb Straßenbau
und Verkehr Schleswig-Holstein
Standort Lübeck
z. Hd. Frau Preuß
per E-Mail

nachrichtlich:

Polizeidirektion Ratzeburg
Sachgebiet 1.3
z. Hd. Herrn Junge
per E-Mail

Fachdienst: Straßenverkehr
Ansprechpartner: Herr Schneider
Sitz: Kesselflickerstr. 2, Elmenhorst OT Lanken
Postanschrift: Postfach 1140, 23901 Ratzeburg
Zimmer: 302
Telefon: 04151 8673-46
Fax: 04151 8673-75
E-Mail: L.Schneider@kreis-rz.de
Mein Zeichen: 141-3-45
Datum: 05.05.2022

Landesbetrieb Straßenbau
und Verkehr Schleswig-Holstein
Straßenmeisterei Breitenfelde
z. Hd. Herrn Goßaint
per E-Mail

Verkehrsregelnde Maßnahmen in der Stadt Ratzeburg
Antrag auf verkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen auf den Straßen
„Unter den Linden“ (B 208) und „Demolierung“

Sehr geehrte Frau Tolksdorf, sehr geehrte Frau Preuß,

die Stadt Ratzeburg hat für die Straßen „Unter den Linden“ (B 208) und „Demolierung“ verkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen beantragt.

Nach Auswertung der schalltechnischen Berechnungen und Abwägung der Interessen der Anwohner mit denen der Verkehrsteilnehmer komme ich zu dem Ergebnis, dass die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen auf 30 km/h in der Straße „Demolierung“ sowohl geeignet, als auch angemessen und vor dem Hintergrund der als besonders sensibel anzusehende Nachtzeit auch erforderlich ist, um den Schutzinteressen der Anwohner ausreichend Rechnung zu tragen. Die genaue Begründung ergibt sich aus der Anlage 1.

Kontakt zum Fachdienst:
Sprechzeiten:

Sitz der Kreisverwaltung:
Zentrale: 04541 888-0
Fax: 04541 888-306
E-Mail: info@kreis-rz.de
Internet: www.kreis-rz.de

Tel.: 04151 8673-0
Mo-Fr: 7.30-11.00 Uhr

Barlachstraße 2, 23909 Ratzeburg

Konto des Kreises:
Kreissparkasse Ratzeburg
IBAN: DE38 2305 2750 0000 1100 00

strassenverkehr@kreis-rz.de
Termine: Di: 14.00-16.00 Uhr & Do: 14.00-18.00 Uhr



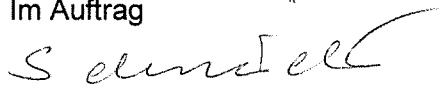
IHRE BEHÖRDENNUMMER

Die Geschwindigkeitsreduzierung ist nach Abwägung der Interessen der Anwohner mit denen des Straßenverkehrs und dem Mobilitätsinteresse der Verkehrsteilnehmer gem. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 und Abs. 9 StVO unter Berücksichtigung der Lärmschutz-Richtlinien-StV gedeckt.

Vor diesem Hintergrund ordne ich in Abstimmung mit der Polizeidirektion Ratzeburg das Aufstellen des Verkehrszeichens (VZ) 274-30 StVO (Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h) mit dem Zusatzzeichen (ZZ) 1012-36 StVO (Lärmschutz) an. Das Ende der Geschwindigkeitsreduzierung ist durch Aufstellen des VZ 274-50 StVO (Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h) zu beschildern.

Die Aufstellorte entnehmen Sie bitte dem anliegenden Lageplan, welcher Bestandteil dieser Anordnung ist (Anlage 2).

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'S. Schmidt', written in a cursive style.

Anlage1:

Die beantragten Maßnahmen betreffen sowohl eine Bundes- als auch eine Gemeindestraße. Bundesstraßen sind Straßen, die zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und nach ihrem Widmungszweck dazu bestimmt, überwiegend dem weiträumigen Verkehr innerhalb des Landes zu dienen und soll diesem grundsätzlich auch uneingeschränkt zur Verfügung stehen.

Zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen kann die zuständige Straßenverkehrsbehörde die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränken oder verbieten oder den Verkehr umleiten (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO).

Dabei ist zu beachten, dass Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden dürfen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist.

Insbesondere dürfen Beschränkungen des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn

- aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse
- eine Gefahrenlage besteht,
- die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in der StVO genannten Rechtsgüter (z.B. Sicherheit, Gesundheit etc.)

erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 StVO).

§§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 und Abs. 9 StVO setzen demnach voraus, dass eine konkrete Verkehrslärm- oder Abgasbeeinträchtigung vorliegt, die über das ortsüblich Hinzunehmende und Zumutbare (gebietsbezogene Schutzwürdigkeit) hinausgeht. Die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen müssen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor diesem Lärm oder diesen Abgasen geeignet und erforderlich sein.

Diese Vorschrift räumt dem Einzelnen jedoch grundsätzlich keinen Anspruch auf eine bestimmte von ihm gewünschte Maßnahme ein, sondern lediglich auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung der Behörde über ein straßenverkehrsrechtliches Einschreiten, wenn 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.

Im Gegensatz zum Straßenplanungsrecht bestimmt kein bestimmter Lärmpegel die Grenze der Zumutbarkeit (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.12.1993, 11 C 45/92, Bay. VGH, Urteil vom 18.02.2002, 11 B 00.1769, VG Meiningen, Urteil vom 01.03.2011, 2 K 468/08 in Juris). Abzustellen ist vielmehr auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der betroffenen Anlieger sowie auf eine eventuell gegebene Vorbelastung.

Dabei finden die Vorschriften der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BlmSchV) vom 12. Juni 1990 bei der Beurteilung der Zumutbarkeit und Lärmbelastung unmittelbar keine Anwendung, weil diese durch Festlegung von Immissionsgrenzwerten die Zumutbarkeitsschwelle von Verkehrslärm beim Bau und/oder bei einer die wesentliche Änderung unter anderem von öffentlichen Straßen (vgl. § 1 Abs. 1, § 2 Abs. 1 16. BlmSchV) bestimmt. Die Grenzwerte für die Lärmvorsorge nach der 16. BlmSchV können gleichwohl als Orientierungshilfe herangezogen werden, so dass bei ihrer Überschreitung ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung begründet wird.

Die hier vorhandene Bebauung ist als Kerngebiet einzustufen.

Die Immissionsgrenzwerte stellen sich nach der 16. BImSchV wie folgt dar:

	dB(A) tags	dB(A) nachts
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	64	54

Die hier im Rahmen der schalltechnischen Berechnung ermittelten Beurteilungspegel stellen sich in den untersuchten Bereichen wie folgt dar:

	dB(A) tags	dB(A) nachts
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten		
- Demolierung 1, 5, 7, 13 - Herrenstraße 19 - Töpferstraße 29 - Rathaus - Schulgebäude	62 - 79	55 - 70

Die genannten Grenzwerte der 16. BImSchV werden überschritten, so dass eine Lärmbeeinträchtigung zweifelsohne vorhanden ist und ein Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung besteht.

Im Rahmen der Ermessenausübung ist zunächst zu prüfen, ob die Beeinträchtigungen aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse vorhanden sind.

Bei bestehenden Straßen sind dazu die „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ vom 23. November 2007 als Orientierungshilfe heranzuziehen. Diese berücksichtigt die örtlichen Verhältnisse, indem die dort genannten Richtwerte auf die örtlichen Verhältnisse abgestimmt sind.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen kommen danach insbesondere in Betracht, wenn die dort genannten Richtwerte erreicht oder überschritten werden.

Die hier relevanten Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV stellen sich demnach wie folgt dar:

	dB(A) tags	dB(A) nachts
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	72	62

Die Beurteilungspegel für die hier zu prüfenden Streckenabschnitte belaufen sich auf:

	dB(A) tags	dB(A) nachts
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten		
- Demolierung 1, 5, 7, 13 - Herrenstraße 19 - Töpferstraße 29 - Rathaus - Schulgebäude	62 - 79	55 - 70

Die Richtwerte werden tags und nachts an den Gebäuden Demolierung 1, 5, 7, und 13, Herrenstraße 19 (im Zuge der Straße Demolierung) und Töpferstraße 29 (im Zuge der Straße Demolierung) überschritten.

An anderen Gebäuden werden die Richtwerte weder tags noch nachts überschritten.

Die Anträge auf verkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen müssen abgewogen werden mit der Bedeutung der Straßen als Straßen des überörtlichen Verkehrs.

Bundesstraßen sind nach ihrem Widmungszweck dazu bestimmt, zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz zu bilden und überwiegend dem weiträumigen Verkehr innerhalb des Landes zu dienen. Sie sollen diesem grundsätzlich auch uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Verkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen sind danach zwar grundsätzlich möglich, dürfen jedoch nur unter Berücksichtigung der Verkehrsfunktion der Straßen erfolgen.

Bei der Würdigung, ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Verkehrslenkung, Lichtzeichenregelung, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Verkehrsverbote) in Betracht kommen, ist nicht nur auf die Höhe des Lärmpegels, sondern auch auf die Umstände des Einzelfalles abzustellen. Die Vor- und Nachteile von Einzelmaßnahmen sind gegeneinander abzuwägen. Einzubeziehen sind

- die unterschiedlichen Funktionen der Straßen,
- das quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen,
- die Leichtigkeit der Realisierung von Maßnahmen,
- eventuelle Einflüsse auf die Verkehrssicherheit,
- der Energieverbrauch von Fahrzeugen,
- die Versorgung der Bevölkerung sowie
- Auswirkungen von Einzelmaßnahmen auf die allgemeine Freizügigkeit des Verkehrs.

Hierbei muss grundsätzlich berücksichtigt werden, dass die zu schützenden Häuser teilweise an einer Bundesstraße liegen, an der prinzipiell mit einer gewissen Beeinträchtigung durch Straßenverkehrslärm gerechnet werden muss. Das bedeutet zwar nicht, dass eine Lärmbelästigung jenseits des zumutbaren hingenommen werden muss. Es bedeutet aber sehr wohl, dass Eigentümern und Mietern von Häusern, die direkt an einer Straße des überörtlichen Verkehrs liegen, eine andere Erwartung an den Anspruch an Ruhe in ihrer unmittelbaren Umgebung zugemutet werden muss.

Die vorhandene Lichtzeichenanlage ist in diesem Bereich nachts nicht aktiv und trägt damit schon zur Lärmreduzierung bei. Anhaltspunkte, dass die vorhandene Wegweisung an anderen Straßen verbesserungswürdig ist und dadurch Fahrzeuge, diese Streckenabschnitte befahren, die diesen Bereich nicht befahren müssten, liegen nicht vor. Es muss davon ausgegangen werden, dass Fahrzeuge, die die Straßen „Unter den Linden“, „Demolierung“ und „Herrenstraße“ im unteren Bereich befahren, dies auch bewusst tun.

Anhaltspunkte, dass eine gravierende Veränderung der vorhandenen Beeinträchtigungen durch eine geänderte Verkehrslenkung möglich wäre, ergeben sich hiernach nicht.

Für die Straße „Unter den Linden“ und den unteren Teil der „Herrenstraße“ sehe ich auch vor dem Hintergrund der tatsächlichen Belastung keine Anhaltspunkte, dass die Beeinträchtigung jenseits dessen liegt, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingegenommen und damit zugemutet werden muss.

Weitere besondere Umstände, die im Rahmen der Entscheidungsfindung berücksichtigt werden müssten, sind derzeit nicht erkennbar.

Vor diesem Hintergrund wäre auch die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen in den Straßen „Unter den Linden“ und den unteren Teil der „Herrenstraße“ nach Abwägung der Interessen der Anwohner mit denen des Straßenverkehrs und dem Mobilitätsinteresse der Verkehrsteilnehmer in dem beantragten Umfang nicht von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 und Abs. 9 StVO unter Berücksichtigung der Lärmschutz-Richtlinien-StV gedeckt und somit abzulehnen.

Wie oben bereits dargestellt, werden die Richtwerte an den Gebäuden Demolierung 1, 5, 7, und 13, Herrenstraße 19 (im Zuge der Straße Demolierung) und Töpferstraße 29 (im Zuge der Straße Demolierung) überschritten.

Auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs ist bei der Prüfung, ob die Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen möglich ist, stets deren besondere Verkehrsfunktion zu bedenken. Die bisher gemachten Erfahrungen mit der Einrichtung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen im Kreisgebiet haben gezeigt, dass eine nennenswerte Veränderung der Verkehrsströme mit gravierenden Lärmbeeinträchtigungen von Anliegern anderer Straßen bisher nicht erfolgt ist.

Hier wäre die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nur für einen kurzen Streckenabschnitt erforderlich. Dadurch ist nicht mit einer Veränderung der Verkehrsströme zu rechnen.

Damit die Richtwerte der nach Lärmschutz-Richtlinien-StV deutlich gesenkt werden ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h für alle Fahrzeuge erforderlich. Eine weitere Reduzierung des Lärms würde sich nur durch eine Veränderung des Verkehrskonzeptes oder eine Ortsumgehung erreichen lassen.

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist grundsätzlich geeignet, die Beurteilungspegel zu senken. Sie muss hier aber dazu führen, dass überwiegend eine Senkung des Beurteilungspegels unter die Werte der Lärmschutz-Richtlinien-StV erreicht wird.

Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV würden bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h an deutlich weniger Gebäuden überschritten.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung in diesem Umfang wäre geeignet, um den Schutzinteressen weitestgehend Rechnung zu tragen.

Allein durch die Anordnung einer solchen Geschwindigkeitsreduzierung wird auch die widmungsgerechte Nutzung der Straße nicht beeinträchtigt.

Im Ergebnis wäre die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen auf 30 km/h in der Straße Demolierung sowohl geeignet, als auch angemessen und auch erforderlich, um den Schutzinteressen der Anwohner Rechnung zu tragen.

Sie wäre nach Abwägung der Interessen der Anwohner mit denen des Straßenverkehrs und dem Mobilitätsinteresse der Verkehrsteilnehmer von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 und Abs. 9 StVO unter Berücksichtigung der Lärmschutz-Richtlinien-StV gedeckt.

Anlage 2:



