

Köln, den 27.4.2015

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

Rechtsgutachten zum Lärmaktionsplan der VG Herxheim

Auftraggeber: Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten Rheinland-Pfalz, vertr. durch Dr. Wolfgang Eberle, Kaiser-Friedrich-Str. 1, □55116 Mainz

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 insofern berechtigt, eigene Maßstäbe zu setzen.**¹

2. Gesetzliche Lärmgrenzwerte an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) sind in Deutschland bisher **nicht** erlassen worden. Die 16. BImSchV hat diesen Bereich aus Kostengründen bewusst ausgeklammert. Sie wurde 1990 von der Bundesregierung explizit nur für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen sowie Schienenwegen der Eisenbahn und Straßenbahnen verordnet.

3. Gleichwohl hat die ständige Rechtsprechung auch für bestehende Straßen Kriterien entwickelt, um unzumutbare Lärmbelastungen ermitteln zu können. Dabei hat sie die Grenzwerte der **16. BImSchV** für die jeweiligen Gebiete nach § 2 Abs. 1 Nr. 1. bis 4. der 16. BImSchV als **Orientierungswerte** herangezogen.²

Für Dorfgebiete sind dies:

**64 dB(A) tags
54 dB(A) nachts**

¹ 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

² vergl.: VG Berlin vom 19.6.1995 - VG 11 A 568.93 (in Ule/Laubinger, BImSchG-Kommentar, Teil III, Rechtsprechung, § 40 Nr. 9, Seite 4 - 6 (auch NVwZ RR 1996, 257); VG Frankfurt vom 9.12.1998 - VG 15 E 851/97 (3), Seite 12 u. 13 der Urteilsgründe; VG Berlin vom 5.11.98 - VG 27 A 313/94, Seite 12 - 14 der Urteilsgründe; OVG Münster v. 21.1.03 – Az 8 A 4230/01, Seite 14ff der Urteilsgründe, OVG Münster v. 1.5.05 – Az 8 A 2350/04, Seite 18 der Urteilsgründe; sowie Götz Frank, Verkehrsberuhigung und Verkehrsrecht, 1. Aufl., Baden-Baden 1992, Seite 32 und ausdrücklich **BVerwG** vom 22.12.1993 - NZV 1994, 244; VGH Kassel vom 7.3.1989 - NJW 1989, 2767; Bay.VGH, Urteil vom 13. Mai 1997 - 8 B 96.3508, BayVBl 1999, 118; Bay.VGH, Beschluß vom 26.11.1998 - Az 11 B 95/2934 - VRS Bd. 96/99, Ziff. 174, S. 477; Bay.VGH, Urteil vom 18. Februar 2002 - 11 B 00.1769 -, BayVBl 2003, 80; Bay.VGH vom 21.3.2012 – Az 11 B 10.1657, juris Rz 28; Hess. VGH – Urteil v. 19.2.14 – Az: 2 A 1465/13, Leitsatz 2. sowie juris Rz. 17; VG München, U.v. 27.5.2014-Az: M 23 K 14.1141; Bayer. VGH - Beschluß vom 27.2.2015 - Az: 11 ZB 14.309, juris Rz 18; 14.309, juris Rz 1814.309, juris Rz 1814.309, juris Rz 18

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. BImSchV ein, während bei Überschreitung der Richtwerte der LärmschutzRiLi StV 2007³ **sich das Ermessen der Behörde bereits zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten kann.**⁴

Die Rechtsprechung nimmt dabei immer eine Einzelfallprüfung vor, bei der die besonderen Umstände der örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt werden. Demnach kann u.U. auch unterhalb der Orientierungswerte eine Verpflichtung zur Ausübung des Ermessens entstehen.⁵

4. a) 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 und Prof. Berkemann in dem v.g. Rechtsgutachten.⁶

Es muss daher in aller Deutlichkeit festgestellt werden: Die Stellungnahme des LBM (Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz) vom 5.2.2015 ist insofern rechtlich falsch.

b) Ebenso die gerade verbreitete Handreichung des ISIM (Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz) vom April 2015. Diese geht unter Ziff. 3 sogar noch fehlerhafter einen Schritt weiter, indem behauptet wird, auf klassifizierten Straßen kämen bei allgemeinen und reinen Wohngebieten nachts über 60 dB(A) dennoch Geschwindigkeitsbeschränkungen in Betracht. Richtig ist vielmehr, dass ab 49 d(A) nachts in WA-Gebieten⁷ eine Pflicht zur Ausübung des Ermessens hinsichtlich verkehrsbeschränkender Maßnahmen einsetzt.⁸

c) Weiterhin ist die Regelung der Ziff. 2.3 der Lärmschutz-RL-StV vom 23.11.07 und deren Übernahme in Ziff. 2 der Handreichung des ISIM vom April 2015 rechtlich fehlerhaft. Nach der ständigen Rechtsprechung ist **bei Überschreitung der gesundheitsgefährdenden Schwelle jede Erhöhung bzw. Minderung relevant**. Leider gibt es hierzu bisher keine hinreichend gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnisse, nach der die Rechtsprechung hätte ur-

³ oder früher der vorläufigen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm (RLS 81) vom 6. November 1981

⁴ 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

⁵ 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

⁶ Berkemann, a.a.O., S. 111

⁷ vgl. § 2 Abs. 1 Ziff. 2 der 16. BImSchV

⁸ vgl. die Urteile unter Fn. 2 + 5

teilen können.⁹ Sie muss sich nach wie vor mit Einzelfallprüfungen behelfen.¹⁰

In Betracht kommen können in der VG Herxheim wegen der engen Straßenverhältnisse und der geringen Abstände der Wohngebäude zur Straße aber auch die Überschreitung von **Innenraummaximalpegeln**. 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. Dies ist inzwischen als gefestigte Rechtsprechung anzusehen.

Die Schalltechnische Untersuchung des LBM hat solche Untersuchungen bisher nicht ange stellt (vgl. Schreiben vom 5.2.15). Das wäre nachzufordern.

d) In § 1 Abs. 2 Nr. 2, 2. Alt. der 16. BImSchV ist jedoch unstreitig geregelt, dass ab Erreichen der **Tagwerte von 70 dB(A) bzw. 60 dB(A) nachts jede Erhöhung bzw. Minderung relevant wird und zwar unabhängig von der Vorbelastung bzw. Ortsüblichkeit!** Das BVerwG hat bereits 2011 geklärt, dass diese Maßstäbe auch auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen anzuwenden sind.¹¹ Das 3 dB(A) bzw. 2,1 dB(A)¹² – Kriterium unabhängig davon zu postulieren, ist damit rechtswidrig.

Es widerspricht weiterhin den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung. Je nach Frequenzgang sind bereits Pegeländerungen ab 1 dB(A) wahrnehmbar.¹³

e) Gleichfalls ist die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle zu beachten, die nach der Rechtsprechung in WA-Gebieten ab 60 dB(A) nachts bzw. 70 dB(A) tags sowie in Dorf-

⁹vgl. exemplarisch VGH Baden-Württemberg, U.v. 4.11.2014 – Az: 10 S 1663/11 juris Rz 41: „Wann Gesundheitsgefahren durch Lärm zu erwarten sind, lässt sich allerdings nicht abstrakt-generell feststellen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts können die durch die Grundrechtsordnung zum Schutze der Gesundheit und des Eigentums gezogenen Grenzen jedoch situationsbedingt unter Berücksichtigung der jeweiligen Umstände des Einzelfalls bei Lärmwerten von mehr als **70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts** überschritten sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.04.1997 - 11 A 17/96 - juris; Urteil vom 20.05.1998 - 11 C 3/97 - juris; Beschluss vom 26.01.2000 - 4 VR 19/99 - juris mit Nachweisen zur Rspr. des BGH; Urteil vom 10.11.2004 - 9 A 67/03 - juris; Beschluss vom 30.07.2013 - 7 B 40/12 - juris)., ob diese in der höchst-richterlichen Rechtsprechung zum Fachplanungsrecht für Lärmbelastungen durch Verkehrswege entwickelte verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, oberhalb derer der Staat regelmäßig zur Abwehr einer Gesundheitsgefährdung nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG sowie eines unzumutbaren Eingriffs in das Eigentum nach Art. 14 Abs. 1 GG verpflichtet ist,, Nach den vorliegenden Publikationen zur Lärmwirkungsforschung spricht vieles dafür, dass bereits eine mittlere Lärmbelastung oberhalb eines Schwellenwerts von **60 bis 65 dB(A) tags** zu physiologischen Lärmwirkungen in Form einer Aktivierung der vegetativen Funktionen des Körpers führt, wodurch auf Dauer etwa das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Bluthochdruck signifikant steigt (vgl. zum Ganzen etwa: Interdisziplinärer Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt, Belästigung durch Lärm: Psychische und körperliche Reaktionen, Zeitschrift für Lärmbekämpfung 37 (1990), 1; Umweltbundesamt, Stressreaktionen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Stand 11.05.2012, www.umweltbundesamt.de/themen/verkehrlaerm/laermwirkung/stressreaktionen; Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau- und Reaktorsicherheit, Was ist Lärm? Stand 28.08.2014, www.bmub.bund.de/themen/luft-laerm-verkehr/laerm-schutz/laerm-schutz im uebrigen; Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau- und Reaktorsicherheit, Lärmwirkung, Stand 01.04.2008, a.a.O.; Länderarbeitsgruppe Umweltbezogener Gesundheitsschutz - LAUG -, Leitfaden Wohnumfeld- und Freizeitlärm vom 25.06.2010 S. 21 ff, Tabelle 4; Bayerisches Landesamt für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, Lärm: Grundlagen, www.lgl.bayern.de/gesundheits/Arbeitsplatz_&_Umwelt; Wolfgang Babisch, Quantifizierung des Einflusses von Lärm auf Lebensqualität und Gesundheit, Sonderdruck UMID, Umwelt und Mensch - Informationsdienst 2011, 28, 35; Kerstin Giering, Forschungsbericht Lärmwirkungen, Dosis-Wirkungsrelationen, Umweltbundesamt, Texte 13/2010, S. 121; Helmholtz Zentrum München, Deutsches Forschungszentrum für Gesundheit und Umwelt, FLUGS-Fachinformationsdienst Lärm, Stand 14.06.2007; jeweils m.w.N.). Vgl. ebenso die Quellen zum SRU und zur WHO in Berkemann, a.a.O., S. 25f; Berkemann spricht sich für eine Gesundheitsgefährdung ab **65 dB(A) tags** aus (a.a.O., S. 28).

¹⁰ vgl. Ulrich Storost, Rechtliche Aspekte einer Gesamtlärmbewertung, Vortrag ALD-Veranstaltung, Gesamtlärm, 22.9.2014 Berlin

¹¹ BVerwG-U.v. 15.12.11 – Az: 3 C 40/10, juris Rz 11

¹² nach Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV sind auch die Differenzwerte aufzurunden, d.h. 2,1 dB(A) werden zu 3 dB(A)

¹³ vgl. hierzu bereits J.Ortscheid, H. Wende, Umweltbundesamt Berlin, „Sind 3 dB wahrnehmbar?“, ZfL(Zeitschrift für Lärmbekämpfung) 2004, 80ff. „reine Setzung bzw. Konvention“ (a.a.O., S. 84).

gebieten ab 62 dB(A) nachts bzw. 72 dB(A) tags zu prüfen ist.¹⁴

f) Der einschränkende Verweis auf **§ 45 Abs. 9 StVO** in dem dazugehörigen Ablaufdiagramm unter der Überschrift „**aber**“ erzeugt weiterhin den Eindruck, dass unzumutbarer Lärm nicht als eine solche Gefahrenlage angesehen wird, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt.

Die oben unter Fn. 2 und 4 zitierte Rechtsprechung zu § 45 StVO hat dies jedoch nicht so gesehen. Abs. 9 ist missverständlich formuliert und historisch gesehen dahingehend zu verstehen, dass es dem Ordnungsgeber in erster Linie darum ging, einen Schilderwildwuchs zu verhindern. So auch Rechtsgutachten Prof. Berkemann, a.a.O. (Fn.1), Seite 79. D.h., eine besondere Gefahrenlage ist bei Erreichen der Orientierungswerte der 16. BImSchV in der Regel gegeben.¹⁵

g) Diese Rechtslage ist seit Langem bekannt. Sowohl die Lärmschutz-RL-StV vom 23.11.07 sowie die Ausführungen des LBM und ISIM widersprechen ihr eklatant. Es wird bewusst verschwiegen, dass bereits ab Erreichen der Orientierungswerte der 16. BImSchV eine Pflicht zur Prüfung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen besteht und der Eindruck erzeugt, diese komme erst ab den wesentlich höheren Richtwerten nach Ziff. 2.1. sowie den Minderungswerten von 3 dB(A) nach Ziff. 2.3 der RL in Betracht.¹⁶

5. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist entgegen der Darstellung des LBM und des ISIM auch kein Zustimmungserfordernis der obersten Straßenverkehrsbehörde zu Maßnahmen des Lärmaktionsplanes notwendig!¹⁷

Wie oben unter Punkt 1. dargestellt, besteht insofern eine Autonomie der Kommune, lärm-senkende Maßnahmen festzusetzen. In § 47 d BImSchG sowie sonstigen gesetzlichen Regelungen, insbesondere in der **UmgLärmRL (RL 2002/49/EG)** finden sich hierzu keinerlei Einschränkungen. Diese würden auch dem Charakter dieser RL zuwider laufen. § 47 Abs. 6

¹⁴ BGH, U.v. 17.4.86 AZ: III ZR 202/84; OVG Münster, U.v. 4.3.02 – Az: 7a D 92/01.NE juris Rz 30; OVG Münster, U.v. 24.3.2014 – Az: 11 D 31/11.AK, juris Rz 94

¹⁵ vgl. Bayer. VGH - Beschluß vom 27.2.2015 - Az: 11 ZB 14.309, juris Rz 18 m.w.Nw.: „Nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken. Diese Befugnis wird durch § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO hinsichtlich Beschränkungen des fließenden Verkehrs dahin modifiziert, dass Voraussetzung hierfür eine besondere örtliche Gefahrenlage ist, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm und Abgase erheblich übersteigt. Diese Voraussetzung ist nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. U.v. 4.6.1986 – 7 C 76/84 – BVerwGE 74, 234) und des Senats (U.v. 21.3.2012 – 11 B 10.1657 – juris) dann erfüllt, wenn Lärm oder Abgase Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit zugemutet werden kann. Die Grenze der Zumutbarkeit in diesem Sinne wird nach allgemeiner Auffassung durch keinen bestimmten Schallpegel bestimmt (vgl. BVerwG, U.v. 22.12.1993 – 11 C 45/92; BayVGH, U.v. 21.3.2012 a.a.O.). Es liegen auch keine auf Rechtsetzung beruhenden Grenzwerte für eine Lärmbelastung vor, die unmittelbar Anwendung finden können. Für die Beurteilung der Frage, wann die Zumutbarkeit einer Lärmbelastung im Zusammenhang mit dem Eingreifen der Ermächtigungsgrundlage nach § 45 Abs. 9 Satz 2 i. V. m. Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO überschritten wird, können jedoch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Verordnung zum Bundes-Immissions-schutzgesetz – 16. BImSchV) als Orientierungspunkte herangezogen werden. Wenn diese Schwelle der Lärmbelastung überschritten ist, sind die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt und die Behörde hat dann unter Gebrauch ihres Ermessens über Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden bzw. ist auf entsprechenden Antrag hin zu einer Ermessensentscheidung verpflichtet.“ Ebenso Hess. VGH – Urteil v. 19.2.14 – Az: 2 A 1465/13, Leitsatz 2. sowie juris Rz. 17.

¹⁶ In Fußnote 9 der Lärmschutz-RL-StV vom 23.11.07 wird die Anwendbarkeit der 16. BImSchV sogar ausdrücklich ausgeschlossen.

¹⁷ 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**.“

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.“¹⁸ Die Straßenverkehrsbehörden besitzen insofern kein eigenes Entschließungsermessen oder abwehrende Entscheidungskompetenz. Sie sind rechtlich verpflichtet, den LAP umzusetzen¹⁹ und sich richtlinienkonform nach der EU-RL zu verhalten.²⁰ 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“.“²¹

„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 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).“²²

6. Rechtlich problematisch sind jedoch die **Vollzugsrechte der Gemeinde** bzgl. der Umsetzung des LAP einzustufen. Hier droht ein Vollzugsdefizit, da sich nach dem derzeitigen Stand die obere Straßenverkehrsbehörde wahrscheinlich weigern wird, 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. Insofern 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.**“²³

„Indes hat das Bundesverwaltungsgericht zu § 45 Abs. 1c StVO teilweise einen etwas abweichenden Standpunkt eingenommen. Indem § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO die Straßen-

¹⁸ so umfänglich Berkemann, a.a.O., S. 70ff m.w.Nw. sowie Seite 81ff m.w.Nw.

¹⁹ Berkemann, a.a.O., Seite 82f

²⁰ ausführlich Berkemann, a.a.O., S. 57ff (60)

²¹ Berkemann, a.a.O., Seite 81

²² so sehr deutlich Berkemann, a.a.O., Seite 81f

²³ so Berkemann, a.a.O., Seite 88

verkehrsbehörden ermächtige, Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zu treffen, ermögliche die Vorschrift eine Förderung auch gemeindlicher Verkehrskonzepte und diene damit nicht nur staatlichen Interessen, sondern zugleich den zum Selbstverwaltungsbereich gehörenden Planungs- und Entwicklungsbelangen einer Gemeinde. Aus diesem Grunde könne eine Gemeinde insoweit beanspruchen, dass die Straßenverkehrsbehörde von dieser Ermächtigung auch ermessensfehlerfreien Gebrauch mache.“²⁴

Diese Rechtslage ist z.Zt. jedoch als vollkommen ungeklärt zu sehen.²⁵

7. Als vollziehbare Lösung schlage ich deshalb vor, die den Straßenverkehr betreffenden Maßnahmen im LAP so zu formulieren, dass sie anschließend von Anwohnern durch Anträge nach § 45 Abs. 1, S. 2 Nr. 3 StVO geltend gemacht werden können. 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. Hierzu müssen jedoch die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1, S. 2 Nr. 3 StVO bereits innerhalb des LAP geprüft werden.

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>

²⁴ so Berkemann, a.a.O., Seite 89 m.w.Nw.

²⁵ Berkemann, a.a.O., Seite 84ff (90)