

Abteilung	Sachbearbeiter	Aktenzeichen	
Abteilung 4 - Ordnungsangelegenheiten	Herr Jauß	4/Ho	
Beratung	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Stadtrat	26.09.2017	öffentlich	Entscheidung
Betreff Vollzug der StVO: Verkehrsbeschränkung (Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h) auf Ortsstraßen aufgrund der Vorgaben des Lärmaktionsplanes für das Stadtgebiet Penzberg			
Anlagen: Anlage 1 Anlage 2 Tempo 30			

1. Vortrag:

Der Ordnungsamtsleiter, Peter Holzmann, unterrichtet die Stadtratsmitglieder über die Ergebnisse aus der Gesprächsrunde am Freitag, 14.07.2017 mit dem Juristen des Landratsamtes, Herrn Seitz. Er führte aus, dass dem Stadtrat aufgrund der ermittelten Lärmwerte aus dem Lärmaktionsplan eine Ermessensentscheidung für Verkehrsbeschränkungen an Ortsstraßen eingeräumt ist.

In der darauffolgenden ausführlichen Diskussion über mögliche verkehrsbeschränkende Maßnahmen unter Abwägung von Vor- und Nachteilen ist das Gremium zu dem Ergebnis gekommen, von der Beauftragung zur Erstellung eines städtebaulichen Verkehrskonzeptes Abstand zu nehmen. Die Resultate aus dem Lärmaktionsplanes sind für die mögliche Umsetzung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen aussagekräftig genug.

Herr Holzmann teilte außerdem mit, dass nach Ansicht der Verwaltung die Verkehrsbeschränkungen bzw. verkehrsrechtliche Maßnahmen kurzfristig nur an den Straßenabschnitten vorgenommen werden müssten, die nach der Hotspot-Analyse des Lärmaktionsplanes für den betroffenen Personenkreis eine Gesundheitsgefährdung hervorrufen könnten.

Der Stadtrat hat nach dem Vortrag beschlossen, die Verwaltung zu beauftragen, bis zur nächsten Sitzung am 26.09.2017 ein Gesamtverkehrskonzept über mögliche Verkehrsbeschränkungen an Ortsstraßen vorzulegen und über die einzelnen Punkte gesondert abstimmen zu lassen.

A) Geschwindigkeitsbeschränkung:

Eingangs sei nochmals erwähnt, dass im Stadtgebiet fast alle Wohnstraßen außer Haupt-, Sammel- und Staatsstraßen sowie Gewerbeerschließungsstraßen als Zonen 30 oder verkehrsberuhigte Bereiche (Schrittgeschwindigkeit) angeordnet sind.

Die Stadt hat im Zuge des ISEK einen Lärmaktionsplan für die Haupt- und Staatsstraßen in Auftrag gegeben. Die schalltechnischen Untersuchungen haben ergeben, dass die Lärmbelastigungen und Störungen hauptsächlich durch den innerstädtischen Verkehr verursacht werden.

Im Straßennetz wurden die verkehrswichtigsten Straßen berücksichtigt. Diese Straßen wurden hinsichtlich DTV und Geschwindigkeiten überprüft und ggf. angepasst. Das Resultat sieht dahingehend aus, dass an den Staatsstraßen - Sindelsdorfer Straße, Bahnhofstraße, Grube –

Bichler Straße, Karlstraße, Seeshaupter Straße (Teilstrecke) – und den Ortsstraßen – Wölfl, Wölflstraße, Nonnenwald (Teilstrecke), Nonnenwaldstraße, Haselbergstraße, Am Schloßbichl, Bichler Straße (zwischen Karlstr. Und Bahnhofstr.) als geeignete Lärmschutzmaßnahme eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 zielführend ist.

Die Anordnung von Tempo 30 gehört nach Aussage des Gutachterbüros zu den effektivsten und kostengünstigsten Maßnahmen zur Senkung des Verkehrslärms innerorts. Anhand der bisherigen Rechenvorschriften, die den überwiegend aktualisierungsbedürftigen Wissensstand widerspiegeln, ergibt sich für die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h eine Lärminderung von 2 -3 dB(A). Neue Forschungsergebnisse zeigen, dass mit deutlich höheren Werten von 4 – 5 dB(A) zu rechnen ist.

Für Penzberg bedeutet dies nach Meinung des Ingenieurbüros Möhler + Partner, dass nichts gegen die Ausweisung der genannten Geschwindigkeitsreduzierungen spricht. Denn diese Schallschutzmaßnahmen sind die Folge einer integrierten und fachübergreifenden Planung sowohl im Rahmen der Lärmaktionsplanung als auch des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK).

Nach dem ISEK-Lärmaktionsplan handelt es sich dabei um die Ortsstraßen:

- Wölflstraße/Wölfl (ca. 4.100 – 7.000)
- Bichler Straße zwischen Karl- und Bahnhofstraße (ca. 9.100 – 10.500),
- Am Schloßbichl (ca. 7.700 – 8.900),
- Nonnenwald im Abschnitt Wohnbebauung Oberanger (ca. 7.200 – 7.400),
- Nonnenwaldstraße zwischen Grube und Haselbergstraße (ca. 6.350),
- Haselbergstraße (ca. 3.200),
- sowie die Staatsstraßen:
- Bichler Straße zwischen Ortseingang und Karlstraße (ca. 8.500 – 12.000),
- Karlstraße zwischen Bichler Straße und Seeshaupter Straße (ca. 6.500 – 13.000)
- Sindelsdorfer Straße ab Ortseingang bis Bahnüberführung (ca. 5.400 – 12.500)
- Bahnhofstraße ab Bahnüberführung bis Kreisel Grube (ca. 13.700 – 17.000)
- Grube vom Kreisel bis Reindl (ca. 5.100 – 13.900)
- Seeshaupter Straße ab Karlstraße bis zur Kreuzung Wankstraße (ca. 11.000 – 14.000).

Wie bereits in der Stadtratssitzung am 25. Juli 2017 ausgeführt, obliegt die Zuständigkeit für verkehrsrechtliche Maßnahmen (Anordnungen) an ihren Ortsstraßen bei der Stadt Penzberg. Zu berücksichtigen ist dabei, dass nur aufgrund von objektiven Daten (z.B. Zählungen, Geschwindigkeitsmessungen, Lärmberechnungen, Gutachten, Verkehrskonzept usw.) die rechtlichen Voraussetzungen für die gewünschten Beschränkungen im Bereich der o.g. Straßen zu prüfen sind und ggfs. das Ermessen sachgerecht auszuüben ist (vgl. Art. 40 BayVwVfG).

Straßenverkehrsrechtliche Handlungen an Staatstraßen obliegen ausschließlich dem Landratsamt als Untere Straßenverkehrsbehörde und sind somit dem Zugriff der Stadt entzogen.

Die Hotspot-Analyse des Gutachters zur Lärmbetroffenheit von Anwohnern an den vorgenannten Ortsstraßen zeigt folgendes Ergebnis auf:

Hierbei wird unterschieden zwischen Lärmbetroffenheit tagsüber und nachts sowie der Gegenüberstellung der Maßnahmenempfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA) sowie der in Bayern geltenden Auslösewerte.

Kartierte Straßen mit einem DTV größer 5.000 Fahrzeuge/Tag:

Belastete Personen über 65 dB(A) tagsüber	383	gemäß Empfehlung vom UBA
Belastete Personen über 55 dB(A) nachts	300	gemäß Empfehlung vom UBA
Belastete Personen über 67 dB(A) tagsüber	66	gemäß Auslösewerte in Bayern

Belastete Personen über 57 dB(A) nachts 57 gemäß Auslösewerte in Bayern

Nach dem Vorschlag des Umweltbundesamts und der Empfehlungen der EU sind die rechtlichen Grundlagen für die Auslösung von Maßnahmen folgende Schwellenwerte:

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	Tag/Abend/Nacht	Nacht
Vermeidung von Gesundheitsgefährdung	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Minderung der erheblichen Belästigung	mittelfristig	60 dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung von erheblicher Belästigung	langfristig	55 dB(A)	45 dB(A)

Richtwerte für Lärmschutzmaßnahmen nach der Straßenverkehrsordnung:

Ab 70 dB(A) tags	60 dB(A) nachts	bei Überschreitung ist ein Einschreiten wahrscheinlich notwendig (Einzelfallprüfung)
Ab 59 dB(A) tags	49 dB(A) nachts	bei Überschreitung ist ein Einschreiten wahrscheinlich (noch) nicht notwendig (Einzelfallprüfung)

Die Schlussfolgerung aus den Richtwertvorgaben ist, dass bei der Veranlassung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen die anordnende Behörde, wie bereits erwähnt, nach pflichtgemäßem Ermessen handeln muss.

Definition: **Ermessen** räumt einem behördlichen Entscheidungsträger gewisse Freiheiten (Entscheidungsspielraum) bei der Rechtsanwendung ein. Enthält eine Rechtsnorm auf der Rechtsfolgenseite ein Ermessen, so trifft die Behörde keine gebundene Entscheidung, sondern kann unter mehreren möglichen Entscheidungen wählen.

Aus Sicht der Verwaltung stellt sich nun die Frage, welche Entscheidungen (Maßnahmen) aufgrund der vorliegenden immissionsschutzrechtlichen Ergebnisse aus dem Lärmaktionsplan nach pflichtgemäßem Ermessen für die (Orts-)straßen zu tätigen sind.

1. Man belässt es an allen Ortsstraßen bei der innerörtlichen Geschwindigkeit von 50 km/h, da die Auslösewerte in Bayern für die Empfehlung von Maßnahmen nur einen Promilleanteil von Anwohnern betrifft.

2. Bei einer strengen Auslegung der Resultate, ist kurzfristig (keine Legaldefinition gegeben) nur punktuell an den mit rot dargestellten Anwohnerbereichen eine verkehrliche Handlung erforderlich. Hier sollte auch mit bewertet werden, inwieweit die Beschränkung tagsüber und nachts oder nur nachts anzuordnen ist.

Nach der Gebäudelärmkarte (Anlage 1) des Gutachterbüros ist der für Bayern vorgegebene Auslösewert nur für einige wenige Gebäude an der Seeshaupter-, Karl-, Bahnhof-, Bichler-, Sindelsdorfer Straße, Reindl und Am Schloßbichl überschritten. In der Wölflstraße und Wölfl ist für kein Wohngebäude der Auslösewert erreicht.

3. Möchte man auch für den Personenkreis, der sich nach den Berechnungen im Bereich der Belästigung durch den Verkehrslärm befindet, verkehrliche Maßnahmen treffen, wo jedoch nach der Datenerhebung ein Einschreiten wahrscheinlich (noch) nicht notwendig ist, so wird man eine ununterbrochene Geschwindigkeitsbeschränkung favorisieren. Hier sollte auch mit bewertet werden, inwieweit die Beschränkung tagsüber und nachts oder nur nachts anzuordnen ist.

In diesem Fall besteht auch die Wahlmöglichkeit, die genannten Straßen schrittweise (nach und nach) zu beschränken um Erkenntnisse aus dieser Einzelanordnung zu gewinnen oder man verfährt nach dem Gleichheitsgrundsatz und ordnet für alle im Gutachten aufgeführten Straßen gleichzeitig Tempo 30 km/h an.

„Sofern sich der Stadtrat für Maßnahmen der Punkte 2 oder 3 entscheidet, könnte die Geschwindigkeitsbeschränkung für einen befristeten Zeitraum angeordnet werden, um Erkenntnisse zu gewinnen, ob sie sich bewährt hat.“

Im Einzelfall ist durch begleitende verkehrsrechtliche (bauliche) Maßnahmen nachzubessern oder im unattraktivsten Fall sogar die Geschwindigkeitsbeschränkung wieder aufzuheben.“

Sollte man sich für diese Regelung entscheiden, ist es auch unumgänglich, verstärkt Geschwindigkeitskontrollen vornehmen zu lassen.

Beurteilung der Verwaltung bei Geschwindigkeitsbeschränkungen an den einzelnen Ortsstraßen:

Wölfl/Wölflstraße:

Pro: Reduzierung der Lärmbelästigung lt. Gutachten

Contra: Immer noch die kürzere und schnellere Fahrstrecke als über die Westanbindung; Einhaltung der Fahrzeiten des Stadtbusverkehrs

Bichler Straße (Ortsstraße zwischen Karl- und Bahnhofstraße):

Pro: Reduzierung der Lärmbelästigung lt. Gutachten

Contra: Evtl. ausweichen Richtung Grube über die Straße des 28. April 1945, An der Freiheit, Henlestraße

Am Schloßbichl:

Pro: Reduzierung der Lärmbelästigung lt. Gutachten

Contra: Einhalten der Fahrzeiten des Stadtbusverkehrs

Nonnenwald im Abschnitt der Wohnbebauung Oberanger:

Pro: Reduzierung der Lärmbelästigung lt. Gutachten

Contra: -/-

Nonnenwaldstraße zwischen Grube und Haselbergstraße:

Pro: Reduzierung der Lärmbelästigung lt. Gutachten

Contra: -/-

Haselbergstraße:

Pro: Reduzierung der Lärmbelästigung lt. Gutachten

Contra: Einhaltung der Fahrzeiten des Stadtbusverkehrs

B) Gewichtsbeschränkung:

Als weitere lärmreduzierende Maßnahme ist vom Ingenieurbüro auch die Gewichtsbeschränkung auf 7,5 t „Anlieger frei“, für die besagten Straßen vorgeschlagen worden.

Aus Sicht der Polizei ist die Überwachung der tonnagenbeschränkten Ortsstraßen wegen dem Zusatz „Anlieger frei“ nicht unproblematisch.

1. Man verfügt an keiner der geprüften Ortsstraßen eine Tonnagenbeschränkung, da der Schwerlastverkehr in Relation zum Gesamtverkehrsaufkommen sehr gering ist oder eine Verlagerung in andere Anwohnerstraßen nicht ausgeschlossen ist.

2. Möchte man für den Personenkreis, der sich nach den Berechnungen des Gutachterbüros im

Bereich der Belästigung durch den Verkehrslärm befindet, verkehrliche Maßnahmen treffen, wo jedoch ein Einschreiten wahrscheinlich (noch) nicht notwendig ist, könnte auch eine Tonnagenbegrenzung angeordnet werden.

Sofern sich der Stadtrat für diesen Schritt entscheidet, kann eine Tonnagenbeschränkung auch für einen befristeten Zeitraum angeordnet werden, um zu erfahren, ob sich dieses Verbot bewährt hat.

Beurteilung der Verwaltung einer Gewichtsbeschränkung auf 7,5 t „Anlieger frei“, für die einzelnen Ortsstraßen:

Wölfl/Wölflstraße:

Pro: Reduzierung der Lärmbelästigung lt. Gutachten; ein gewisser Anteil des überörtlichen Verkehrs würde über die Westtangente Richtung Nonnenwaldstraße fahren

Contra: Die Anwohner an der Straße Oberanger mit ihren Südhanggärten müssten den zusätzlichen Schwerlastverkehr erdulden; die Wohnstraßen Oberanger, Langseestraße, Stockseeweg und St. Klarastraße würden mehr Schwerlastverkehr aufnehmen; der Schwerlastverkehr in Richtung Fichten-, Ahornstr-, Saalanger- und Jochbergstraße werden über die Birkenstraße aus Richtung Seeshaupter Straße angefahren.

Bichler Straße (Ortsstraße zwischen Karl- und Bahnhofstraße):

Pro: Reduzierung der Lärmbelästigung lt. Gutachten

Contra: Der Schwerlastverkehr müsste über die Karlstraße, Bahnhofstraße bzw. Straße des 28. April 1945, An der Freiheit, Henlestraße ausweichen

Am Schloßbichl:

Pro: Reduzierung der Lärmbelästigung lt. Gutachten

Contra: Ausweichstrecke für den Schwerlastverkehr wäre Grube, Nonnenwaldstraße oder Karlstraße, Bahnhofstraße

Nonnenwald im Abschnitt der Wohnbebauung Oberanger:

Pro: Reduzierung der Lärmbelästigung lt. Gutachten

Contra: Nicht möglich, da keine Alternativstrecke vorhanden oder Wölfl/Wölflstraße

Nonnenwaldstraße zwischen Grube und Haselbergstraße:

Pro: Reduzierung der Lärmbelästigung lt. Gutachten

Contra: Nicht möglich, da die Alternativstrecke über die Haselbergstraße führen würde

Haselbergstraße:

Pro: Reduzierung der Lärmbelästigung lt. Gutachten

Contra: Umleitung des Schwerlastverkehrs Richtung Reindl, über Grube, Nonnenwaldstraße und umgekehrt;

C) Verkehrsentwicklungsplan:

Es bestünde auch alternativ die Möglichkeit die Umsetzung von verkehrsbeschränkten Maßnahmen auszusetzen und einen **Verkehrsentwicklungsplan** (kurz VEP) oder **Generalverkehrsplan** bzw. **Gesamtverkehrsplan** erstellen zu lassen. Der Planungszeitraum kann unterschiedlich ausfallen, beträgt in der Regel jedoch 10 bis 20 Jahre.

Inhaltlich legt der Verkehrsentwicklungsplan Ziele und Strategien für die Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur fest und dient als Orientierungspunkt für Politiker, Planer und Bürger. Absichten hinter dieser langfristigen Planung sind das Vermindern, Verlagern und Steuern des Verkehrsaufkommens einer Stadt oder Gemeinde. Auf diesem Wege kann die Lebensqualität erhöht und der Umweltschutz forciert werden. Grundlage für die Aufstellung der Verkehrsentwicklungsplanung sind verlässliche Daten der Einwohner- und Mobilitätsstatistik.

Aus diesen Daten lassen sich Prognosen erstellen, welche die Entwicklung aufzeigen. Wesentlich ist die Einbindung der Pläne in übergeordnete Planungen ebenso wie in jene von Nachbarregionen. Pläne für den Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs werden als Nahverkehrsplan bezeichnet.

D) Tempo 30 Regelung vor Schulen, Kindertagesstätten, etc.:

Das Landratsamt prüft derzeit eine landkreisweite, einheitliche Regelung dieser seit Dezember vergangenen Jahres in der Straßenverkehrsordnung aufgenommenen Vorschrift für Straßen an Schulen, Kindergärten und Seniorenheimen. Mit der Umsetzung bzw. Anordnung der verkehrsrechtlichen Beschilderung ist im Oktober 2017 zu rechnen.

2. Beschlussvorschlag der Verwaltung:

a) Der Stadtrat sieht aufgrund der vorliegenden Lärmschutzwerte aus dem Lärmaktionsplan keine Veranlassung, kurzfristig für die genannten Ortsstraßen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h sowie Gewichtsbeschränkung anzuordnen.

Die Verwaltung wird beauftragt Vorschläge für mögliche punktuelle bauliche Maßnahmen zu unterbreiten, die sich auf das Geschwindigkeitsverhalten der Verkehrsteilnehmer auswirken.

b) Der Stadtrat beschließt, aufgrund des vorliegenden Lärmaktionsplanes für die Ortsstraße/n (.....) Tempo 30, jedoch vorerst befristet für ein Jahr, anzuordnen. Nach diesem Testlauf erfolgt eine Befragung um Erkenntnisse über die Auswirkung der verkehrsrechtlichen Maßnahme zu gewinnen.

c) Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung aufgrund der Ergebnisse des Lärmaktionsplanes für alle aufgeführten Ortsstraßen, jedoch befristet für ein Jahr, Tempo 30 anzuordnen. Nach diesem Testlauf erfolgt eine Befragung um Erkenntnisse über die Auswirkung der verkehrsrechtlichen Maßnahme zu gewinnen.

d) Der Stadtrat beschließt, aufgrund des vorliegenden Lärmaktionsplanes für die Ortsstraße/n (.....) eine Tonnagenbeschränkung auf 7,5 t mit dem Zusatzschild „Anlieger frei“, jedoch vorerst befristet für ein Jahr, anzuordnen. Nach diesem Testlauf erfolgt eine Befragung um Erkenntnisse über die Auswirkung der verkehrsrechtlichen Maßnahme zu gewinnen.

e) Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung aufgrund der Ergebnisse des Lärmaktionsplanes für alle aufgeführten Ortsstraßen, jedoch befristet für ein Jahr, eine Gewichtsbeschränkung auf 7,5 t mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“, anzuordnen. Nach diesem Testlauf erfolgt eine Befragung um Erkenntnisse über die Auswirkung der verkehrsrechtlichen Maßnahme zu gewinnen.