



## **Änderungsantrag**

**AN/BV0053/2018/01**

**Für die öffentliche Sitzung**

| <b>Beratungsfolge</b>              | <b>Abstimmungsergebnis</b> | <b>Datum</b>      |
|------------------------------------|----------------------------|-------------------|
| <b>Hauptausschuss</b>              |                            | <b>23.05.2018</b> |
| <b>Stadtverordnetenversammlung</b> |                            | <b>30.05.2018</b> |

**Einreicher: Fraktion B90/Die Grünen**

**Betreff: Änderungsantrag zum Beschluss über den Entwurf und die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan 2018 (3. Stufe)**

### **Änderungsantrag:**

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes 2018 (3. Stufe) in Anlage 1 der BV0053/2018 wird wie folgt geändert:

1. Die im Entwurf des Lärmaktionsplans 2018 (LAP-Entwurf) enthaltenen Maßnahmen sind nicht als Prüfaufträge zu formulieren. Die Maßnahmen sind in ihrer Beschreibung so zu formulieren, dass sie nicht mit ihrer Prüfung, sondern mit ihrer Umsetzung abgeschlossen sind.
2. Mit der vom Gutachter unterbeauftragten Anwaltskanzlei ist zu klären, ob die Maßnahmen bereits im LAP-Entwurf hinreichend bestimmt werden müssen oder ob es ausreicht, wenn die Maßnahmen erst nach der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit hinreichend bestimmt werden, damit das Verfahren vor Gericht Bestand hätte und die Maßnahmen notfalls einklagbar wären. Kommt die Anwaltskanzlei zu dem Schluss, dass die Maßnahmen bereits im LAP-Entwurf hinreichend bestimmt werden müssen, so ist ein entsprechend geänderter LAP-Entwurf zur SVV am 30.05.2018 zur Beschlussfassung vorzulegen.
3. Der Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr ist aus dem LAP-Entwurf zu entfernen, weil diese bei der Lärmaktionsplanung keine Anwendung finden.
4. Zum Schutz der Berliner Straße vor Durchgangsverkehr wird zusätzlich folgende Maßnahme aufgenommen: Die Anbieter von Routenplanern (mindestens Google-Maps, TomTom, ADAC, viaMichelin) werden aufgefordert, Routen von Norden kommend oder nach Norden führend, die nicht die Berliner Straße als Ziel haben, über die Fabrikstraße zu führen.

## **Begründung:**

Aus rechtlichen Gründen ist es dringend erforderlich, dass die Maßnahmen im Lärmaktionsplan so präzise wie möglich festgelegt werden, damit sie eine Chance auf Umsetzung erhalten. Dies gilt vor allem für die Maßnahmen, deren Umsetzung nicht in der Zuständigkeit der Stadt Hennigsdorf, sondern beispielsweise in der Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde oder des Landesbetriebs für Straßenwesen liegt. Ist eine Maßnahme als Prüfauftrag formuliert, so gilt die Maßnahme bereits als umgesetzt, wenn sie von der zuständigen Behörde geprüft wurde. Weitere Schritte, ein Widerspruch oder eine Klage in Bezug auf das Prüfergebnis sind damit nicht möglich. Daher ist es entscheidend, dass die Prüfaufträge aus dem LAP-Entwurf entfernt werden und stattdessen die Maßnahmen – ähnlich einer Handlungsanweisung – hinreichend bestimmt werden.

Ziel muss es sein, bei der Durchführung der dritten Stufe der Lärmaktionsplanung in Hennigsdorf die Durchsetzungskraft des LAP gegenüber den vergangenen zwei Stufen zu erhöhen. Zu diesem Zweck sollen die Ergebnisse des juristischen Gutachtens vom März 2016 „[Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30: Stärkung der Entscheidungskompetenzen der Kommunen](#)“, das im Auftrag des Umweltbundesamtes (UBA) entstanden ist, bei der Erstellung des LAP 2018 beachtet werden. Insbesondere zur Frage nach den Kompetenzen der Kommune bei der Umsetzung von Geschwindigkeitsreduktionen auf Hauptverkehrsstraßen als Maßnahme des Lärmaktionsplans gibt das Gutachten Auskunft. Dort heißt es in der Zusammenfassung auf Seite 9:

„Vor dem Hintergrund der so umschriebenen Rechtslage kann es bei rechtmäßigem Vollzug von §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6, 40 Abs. 1 BImSchG, § 45 StVO zu den vielfach bemängelten Umsetzungsdefiziten infolge einer Weigerung der Straßenverkehrsbehörden, Festsetzungen aus Lärmminierungs-/Luftreinhalteplanungen umzusetzen, nicht kommen. (...) Trifft der Planungsträger (...) eine für den Vollzug hinreichende Festsetzung, dann darf die Straßenverkehrsbehörde deren Umsetzung nicht unter Verweis auf das Straßenverkehrsrecht verweigern. Insbesondere darf sie weder auf die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO noch auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV verweisen.“

Und weiter in Kapitel 2.1.4 auf Seite 50, 2. Absatz wird erläutert: „Es ist damit festzustellen: Nach geltendem Recht steht den Straßenverkehrsbehörden bei der Umsetzung hinreichend bestimmter Maßnahmen eines Luftreinhalte- oder Lärmminierungsplans kein Ermessen zu. Das Ermessen übt der Planungsträger abschließend aus. Er prüft dabei auch die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Tempo 30. Dabei konkretisiert er insbesondere die besondere Gefahrenlage, deren Vorliegen nach § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO Voraussetzung für eine Verkehrsbeschränkung ist. Die Konkretisierung der Gefahrenlage erfolgt unter besonderer Berücksichtigung der Ziele der Lärmminierungsplanung. Eine besondere Gefahrenlage in diesem Sinne dürfte stets dann bestehen, wenn die Verkehrsbeschränkung das verhältnismäßige Mittel zur Reduzierung von Verkehrslärm ist, der nach Maßgabe des Lärmaktionsplans unzumutbar ist. Ein Ermessen steht der Straßenverkehrsbehörde nur zu, wenn der Plangeber selbst keinen Gebrauch davon gemacht hat und keine abschließend abgewogene Maßnahme festgesetzt, sondern einen Prüfauftrag an die Straßenverkehrsbehörde formuliert hat. Ein eingeschränktes Ermessen steht der Straßenverkehrsbehörde zu, wenn der Plangeber eine Regelanordnung mit Ausnahmemöglichkeit festsetzt. Das Ermessen ist dann auf die Prüfung der Ausnahmenvoraussetzungen beschränkt. Bei der Ausübung eines solchen Ermessens ist die Straßenverkehrsbehörde dann an die für sie geltenden Verwaltungsvorschriften gebunden. Einzuräumen ist, dass sich diese Rechtsauffassung erst in den letzten etwa zehn Jahren so klar herausbildete und vor allem der Gesetzgeber bei der Regelung von Luftreinhalte- und Lärmminierungsplanung und ihrer Umsetzung äußerst spärliche Regelungen getroffen hat.“

Wichtig auch Folgendes aus Kapitel 2.1.5, Seite 53: „Die Geschwindigkeitsbeschränkung kann nur dann im Lärmaktionsplan als Maßnahme festgelegt werden, wenn die Straßenverkehrsbehörde diese auch rechtmäßig anordnen kann. Die Gemeinde als Träger des Lärmaktionsplans muss daher bereits bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans die Voraussetzungen einer derartigen Anordnung prüfen. Im Regime der (gemeindlichen) Lärmaktionsplanung entfalten die Lärmschutz-Richtlinien-StV keine Bindungswirkung. Sie stellen insoweit allenfalls Abwägungsmaterial zur Verfügung. Bei der Umsetzung der im Lärmaktionsplan festgesetzten Maßnahmen steht der Straßenverkehrsbehörde (bei hinreichend bestimmter Maßnahmenfestsetzung) kein eigenes Ermessen zu. Daher kommt es auch bei der Anordnung von im Lärmaktionsplan festgesetzten Maßnahmen nicht zur Anwendung der Lärmschutz-Richtlinien-StV.“

Ein rechtmäßig aufgestellter Lärmaktionsplan erhöht somit die Durchsetzungskraft der darin enthaltenen Maßnahmen erheblich. Die wichtigsten Schritte zur rechtmäßigen Aufstellung eines Lärmaktionsplans sind in Form einer Checkliste in der Broschüre des Umweltbundesamtes "[Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen](#)" vom November 2016 auf Seite 24 zusammen gestellt.

Hennigsdorf, 21.05.2018

---

gez. P. Röthke-Habeck

Vorsitzende  
der Fraktion B90/Die Grünen