

Bericht
des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter
der Länder (GKVS) am 18./19. September 2019 in Berlin
und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 9./10. Oktober 2019 in Frankfurt/Main

TOP 4.10/

TOP 4.4

Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30

Die 91. UMK beschloss am 09.11.2018 unter TOP 27, dass sie es für erforderlich hält, die Möglichkeiten für die Anordnung von Tempo 30 als Instrument der Lärmaktionsplanung durch eine Rechtsänderung nach Möglichkeit im untergesetzlichen Regelwerk zu verbessern, die das behördliche Ermessen bei der Regelung verkehrsbeschränkender Maßnahmen zum Lärmschutz konkretisiert. Dabei soll die Rechtsprechung zur Lärmaktionsplanung und deren Bindungswirkung Berücksichtigung finden. Das BMU wurde mit der Verfolgung entsprechender Rechtsänderungen beauftragt.

Das BMVI hat hierbei Bedenken. Es gibt zwei divergierende zweitinstanzliche verwaltungsgerichtliche Entscheidungen. Nach dem OVG Bremen bedarf es gegebenenfalls einer Doppelprüfung, wenn ein Lärmaktionsplan verkehrsbeschränkende Maßnahmen vorsieht. Der VGH Mannheim geht davon aus, dass Lärmaktionspläne die gleiche - hohe - Bindungswirkung wie Luftreinhaltepläne entfalten. Das BMVI teilt die letztgenannte Entscheidung nicht, zumal das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) im Bereich der Lärmaktionsplanung nicht der Luftreinhalteplanung nachgebildet ist. Zudem enthält das BImSchG keine Anordnungsbefugnis für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen. Diese werden auf Grund der Straßenverkehrs-Ordnung und der Lärmschutz-Richtlinien-StV als untergesetzliches Regelwerk angeordnet. Federführend zuständig für Rechtsänderungen ist daher das BMVI. Darin enthalten ist für den Fall der Überschreitung der Richtwerte bereits eine Ermessensreduzierung auf Null, soweit bestimmte Richtwerte überschritten sind; damit ist das behördliche Ermessen im Sinne des UMK-Beschlusses bereits hinreichend konkret.

Ungeachtet dessen wird zu prüfen sein, ob und inwieweit eine Ersetzung der Berechnungsmethode „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS) im Sinne eines aktualisierten Verweises auf die neue RLS-19 in den Lärmschutz-Richtlinien-StV anstelle der derzeit maßgeblichen RLS-90 erfolgen wird. Dabei könnte auch die Notwendigkeit einer Anpassung der Richtwerte geprüft werden. Die RLS-19 entspricht aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen und steht kurz vor der Bekanntmachung.