

Vermerk

Milser Straße 1 - 25

Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen

Im Folgenden wird geprüft, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen im Abschnitt Milser Straße 1 – 25 möglich ist.

Der Abschnitt zwischen Sandbrink und Kreisverkehr wird nicht näher betrachtet, da es sich zum Großteil um ein Gewerbegebiet handelt und hier andere Richtwerte gelten.

Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Dasselbe Recht haben sie gem. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 und 5 StVO zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen. Dabei handelt es sich um eine Ermessensvorschrift. Nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO kommt eine den fließenden Verkehr beschränkende Anordnung nur in Betracht, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage für die in § 45 StVO geschützten Rechtsgüter besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt. Dazu muss der Straßenverkehrslärm Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Straßenverkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und zumutbar ist.

Bei der Prüfung, ob Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet werden dürfen, sind die Maßgaben der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 23. November 2007 (Lärmschutz-Richtlinien-StV) zu beachten. Diese gelten für Bestandsstraßen. Die Anordnungsvoraussetzungen ergeben sich deshalb aus der StVO und den Lärmschutz-Richtlinien-StV.

Maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90). Der Straßenbaulastträger hat deshalb eine Berechnung der Beurteilungspegel an den Anschriften Milser Straße 7, 8, 13 und 25 nach den RLS 90 vorgenommen. Danach werden die Beurteilungspegel je nach Anschrift tagsüber mit 69,3-70,0 dB(A) und nachts mit 57,9-58,6 dB(A) berechnet. Der Abschnitt liegt in einem allgemeinen Wohngebiet. Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in allgemeinen Wohngebieten insbesondere in Betracht, wenn der Beurteilungspegel die Richtwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet. Die Grenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden hier nicht überschritten.

Die Kreuzung Milser Straße / Herforder Straße ist LSA-gesteuert. Die Möglichkeit einer Nachtabschaltung, um den Lärmpegel zu reduzieren, haben die zuständigen Verkehrsingenieure geprüft. Im Umfeld von LSA ergeben sich grundsätzlich durch die Anfahr- und Abbremsgeräusche von Fahrzeugen höhere Lärmwerte – rechnerisch zwischen 1 dB(A) und 2 dB(A) – und sind unvermeidbar. Aus Sicherheitsgründen ist dies jedoch nicht zulässig.

Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wäre je nach Anschrift und Tageszeit eine Senkung des Lärmpegels von 1,8 bis zu 2,7 dB(A) möglich.

Ein Anspruch auf straßenverkehrsbehördliches Einschreiten setzt nicht die Überschreitung bestimmter Grenzwerte voraus, sondern es kommt darauf an, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die

jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und zumutbar ist. Dabei ist immer auf den Einzelfall abzustellen.

Als Orientierungshilfe können auch die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) herangezogen werden. Hierzu ist eine Berechnung nach den RLS 19 vorzunehmen. Die Werte sollten demnach 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts nicht überschreiten. Nach der RLS 19 werden die Beurteilungspegel tagsüber mit 64,8-65,7 dB(A) und nachts mit 57,2-58,1 dB(A) berechnet. Somit werden die Werte überschritten.

Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wäre je nach Anschrift eine Senkung des Lärmpegels von 2,1 bis zu 2,9 dB(A) möglich. Die Werte würden somit weiterhin nicht eingehalten.

Damit eine Änderung für die Anwohnenden bemerkbar ist, sollen die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen mindestens eine Pegelreduzierung von 2,1 dB(A) erzielen. Dies würde erreicht werden.

Bei der Würdigung, ob straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen in Betracht kommen, ist nicht nur auf die Höhe des Lärmpegels abzustellen. Maßgeblich sind neben der gebietsbezogenen Schutzwürdigkeit und der Schutzbedürftigkeit der Wohnbevölkerung die Besonderheiten des Einzelfalls. Neben den örtlichen Verhältnissen ist im Rahmen der Prüfung insbesondere auch der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten, das heißt, eine Maßnahme muss geeignet, erforderlich und angemessen sein. Einzelmaßnahmen sind nach diesem Grundsatz zu bewerten und gegeneinander abzuwägen. In diese Abwägung und zur Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze sind auch die unterschiedlichen Funktionen der Straßen (z. B. Hauptverkehrsstraße), das quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen, die Leichtigkeit der Realisierung von Maßnahmen, eventuelle Einflüsse auf die Verkehrssicherheit und die Versorgung der Bevölkerung sowie die Auswirkungen von Einzelmaßnahmen auf die allgemeine Freizügigkeit des Verkehrs einzubeziehen.

Unter Beachtung der genannten Rechtsgrundlagen und Grundsätze hat die Prüfung zu folgendem Ergebnis geführt:

Die Verkehrsbelastung der Milser Straße in diesem Teilabschnitt entspricht mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 10.130 Fahrzeugen und einem Schwerlastanteil von 4,34 % (über 3,5 t) der Verkehrsbelastung vergleichbarer Straßen. Für den Fuß- und Radverkehr sind beidseitige Geh- und Radwege angelegt, welche für den Radverkehr benutzungspflichtig sind. Der Kreuzungsbereich Milser Straße / Herforder Straße ist mit einer Lichtsignalanlage (LSA) geregelt. Das Unfallgeschehen in diesem Streckenabschnitt ist unter Berücksichtigung des hohen durchschnittlichen Tagesverkehrs unauffällig.

Die Milser Straße ist eine Hauptverkehrsstraße und als Landesstraße klassifiziert. Sie bildet eine wichtige Verbindung innerhalb des Stadtbezirkes und mit den Anschlüssen an die Herforder Straße (B 61), die Elverdisser Straße (K 4) und der Altenhagener Straße (L 778) ein zusammenhängendes Verkehrsnetz. Als Landesstraße dient sie den durchgehenden Verkehrsverbindungen. Über Landesstraßen sind hohe Verkehrsmengen und der Schwerlastverkehr bevorzugt abzuwickeln. In ihrer Funktion soll sie dafür sorgen, dass dieser Verkehr flüssig abgewickelt wird. Die Milser Straße bündelt den örtlichen und überörtlichen Verkehr und entlastet damit umliegende Wohngebiete. Anwohnende an Hauptverkehrsstraßen müssen sich grundsätzlich darüber bewusst sein, dass der dort vorherrschende Straßenverkehr auch Lärm verursacht. Schwerlastverkehr durch LKW oder auch durch Busse ist an solchen Straßen üblich. Anwohnenden einer als Landesstraße klassifizierten Straße ist grundsätzlich höherer Lärm zuzumuten, als dies für Anwohnende einer weniger bedeutsamen Straße der Fall ist. Auch die Anzahl der vom Lärm betroffenen Häuser ist hiermit ins Verhältnis zu setzen.

Jedoch handelt es sich bei dem betroffenen Abschnitt nur um eine Strecke von knapp 300 m. U. a. deshalb ist nicht mit einer Mehrbelastung anderer Strecken zu rechnen. Auch da es keine nennenswerten Alternativen gibt. Die Leichtigkeit des Verkehrs wäre somit nicht betroffen. Darüber hinaus endet der Abschnitt in der einen Richtung mit einer LSA-gesteuerten Kreuzung. Vor dieser ist in den meisten Fällen eh die Geschwindigkeit zu reduzieren.

Nach sorgfältiger Abwägung aller genannten Faktoren wäre eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO daher verhältnismäßig.

Im Rahmen dieser Anordnung wird zudem eine Geschwindigkeitsmessung bei der Kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung des Ordnungsamtes angeregt, um zu kontrollieren, dass die 30 km/h eingehalten werden.

Perspektivisch ist nach Inbetriebnahme der L712n damit zu rechnen, dass weniger (LKW-)Verkehr die Milser Straße entlangfährt. Das Verkehrsmodell der Stadt Bielefeld geht mit 5.950 Fahrzeugen und einem Schwerlastanteil von 3,03 % nahezu von einer Halbierung des Verkehrs bis zum Jahr 2030 aus. Hiermit einher werden dann auch niedrigere Lärmwerte gehen. Eine eventuelle Erhöhung der Geschwindigkeit nach Inbetriebnahme sollte dann geprüft werden.

(Langer)