

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wahl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Umwelt, Energie und Naturschutz

Ablehnung von geplanten Lärminderungsmaßnahmen in Erfurt

Der Straßenverkehr ist deutschlandweit die dominierende Lärmquelle. Auch in Erfurt ist der Straßenverkehr eine der größten Lärmquellen für Bewohnerinnen und Bewohner. Lärmbelastung hat negative Auswirkungen auf die Lebensqualität und kann die Gesundheit und das psychische Wohlbefinden von Betroffenen beeinträchtigen. Im Rahmen ihres Lärmaktionsplans hat die Stadt Erfurt bereits diverse konkrete Maßnahmen im Stadtgebiet umgesetzt.

Auf der Website der Stadt Erfurt ist jedoch auch eine Liste zu den nicht umgesetzten Lärminderungsmaßnahmen seit dem Jahr 2010 öffentlich einsehbar. Bei diesen Maßnahmen, die das Thüringer Landesverwaltungsamt abgelehnt hat, handelt es sich ausschließlich um Geschwindigkeitsreduzierungen.

Das **Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz** hat die **Kleine Anfrage 7/5074** vom 13. Juli 2023 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 21. September 2023 beantwortet:

Vorbemerkungen:

Der Lärmaktionsplan der Stadt Erfurt findet seine Rechtsgrundlage in § 47d Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG). Darin festgelegte Maßnahmen sind von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der Lärmaktionsplan entfaltet somit grundsätzlich Bindungswirkung für die darin enthaltenen konkreten Maßnahmen.

Die gesetzliche Ermächtigung für im Außenverhältnis belastende Maßnahmen - etwa beschränkende Verkehrsregelungen - ergibt sich jedoch nicht aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz, sondern aus den jeweiligen fachrechtlichen Vorschriften, hier § 45 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Die Pflicht zur Umsetzung besteht nur, soweit das Fachrecht die Maßnahme erlaubt. Das bedeutet, dass die Straßenverkehrsbehörde eine Tempo-Reduzierung, die im Lärmaktionsplan festgelegt ist, nur vornehmen darf, wenn für diese Maßnahme die Voraussetzungen des § 45 StVO erfüllt sind (vergleiche VGH Bad.Würt., Urteil vom 17. Juli 2018 - 10 S 2449/17, NVwZ-RR 2019, 21; Sauthoff, Öffentliche Straßen [3. Auflage, 2020], Rn. 1038 f.; Suslin/Zilsdorf NZV 2020, 407, 411 f.; Landmann/Rohmer, Umweltrecht, § 47d BImSchG Rn. 14-14c).

Zur Anwendung kommt hier konkret § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 in Verbindung mit Abs. 9 Satz 3 StVO sowie die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm (Lärm-schutz-Richtlinien-StV).

Bei Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen kommt es weiter darauf an, dass der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des

Verkehr im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss (vergleiche BVerwG, U. v. 04.06.1986 - 7 C 76.84 -, juris). Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen kommen insbesondere dann in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel die in 2.1 Lärmschutz-Richtlinien-StV genannten Richtwerte überschreitet. Die Anordnung von lärmindernden Maßnahmen soll mindestens eine Pegelmin- derung um 3 dB(A) bewirken (2.3 Lärmschutz-Richtlinien-StV). Bei der Entscheidung sind sowohl die Be- lange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer als auch die Interessen anderer Anlieger zu be- rücksichtigen. Dabei darf die Behörde von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen umso eher absehen, je geringer der Grad der Lärm- und Abgasbeeinträchtigung ist. Mithin ist eine Einzelfallbetrachtung der kon- kret geplanten Maßnahme erforderlich.

Richtwerte nach Nr. 2.1 Lärmschutz-Richtlinien-StV

	Tag zwischen 06:00 und 22:00 Uhr	Nacht zwischen 22:00 und 06:00 Uhr
Allgemeines Wohngebiet	70 dB(A)	60 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiet	72 dB(A)	62 dB(A)
Gewerbegebiet	75 dB(A)	65 dB(A)

Auslösewerte nach Lärmaktionsplan Stufe 3 der Stadt Erfurt (2022)

	Tag zwischen 06:00 und 22:00 Uhr	Nacht zwischen 22:00 und 06:00 Uhr
Stadtgebiet	60 dB(A)	55 dB(A)

Verbindliche Grenzwerte (Auslösewerte) können aus der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) nicht abgeleitet werden, denn die Verordnung bestimmt Vorsorgewerte, die für den Bau oder die wesentli- che Änderung von Straßen gelten. Für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen auf vorhandenen Stra- ßen lassen sich aus der Verordnung nur Orientierungspunkte gewinnen (BVerwG, U. v. 22.12.1993 – 11 C 45.92 –, juris).

1. Aus welchen Gründen wurde die jeweilige Geschwindigkeitsreduzierung abgelehnt (bitte die einzelnen Gründe für jeden Ort seit dem Jahr 2010 angeben)?

Antwort:

Die Stadtverwaltung Erfurt beantragte am 25. Januar 2010 und 6. Juli 2010 die Zustimmung der höhe- ren Verwaltungsbehörde (Thüringer Landesverwaltungsamt) für eine Geschwindigkeitsreduzierung für folgende Straßen:

- Heinrichstraße (Binderslebener Landstraße bis Gothaer Platz)
- Stauffenbergallee (Schlachthofstraße bis Leipziger Straße)
- Johannesstraße (Stauffenbergallee bis Juri-Gagarin-Ring)
- Martin-Andersen-Nexö-Straße (Rankestraße bis Arnstädter Straße)
- Paul-Schäfer-Straße (Hagensplatz bis Dieselstraße)
- Arnstädter Straße (Schillerstraße bis Friedrich-Liszt-Straße)
- Arnstädter Straße (Martin-Andersen-Nexö-Straße bis Johann-Sebastian-Bach-Straße)

Die Zustimmung wurde mit folgender Begründung abgelehnt (Schreiben vom 15.03.2010 und 09.09.2010, Az.: 520.12-3611.01-035/10):

Die betreffenden Straßenabschnitte weisen einen akzeptablen Straßenbelag auf, sind jeweils vierspuri- g mit zusätzlichen Abbiegespuren ausgebaut, als Erschließungsstraße beziehungsweise als Haupt- verkehrsstraße qualifiziert und dienen neben der Bündelungsfunktion der Aufnahme des übergeordne- ten Durchgangsverkehrs.

Nach § 39 Abs. 1 StVO dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund der be- sonderen Umstände "zwingend geboten" ist. Diese gesetzliche Voraussetzung liegt für die betreffen- den Straßen nicht vor. Auch wenn der Beschluss des Stadtrates, durch Herabsetzung der Geschwindig-

keiten die Wohnbevölkerung vor Verkehrslärm zu schützen als wünschenswert nachvollzogen werden kann, war die Zustimmung abzulehnen.

In Nr. 3.3 a) der Lärmschutz-Richtlinien-StV heißt es dazu:

"Auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und weiteren Hauptverkehrsstraßen bündelt sich der weiträumige und der innerörtliche Verkehr und entlastet gleichzeitig die Wohngebiete. Einer Geschwindigkeitsbeschränkung steht auf diesen Straßen in der Regel deren besondere Verkehrsfunktion entgegen."

Die Vorschrift des § 45 Abs. 1 StVO ist grundsätzlich auf den Schutz der Allgemeinheit gerichtet. Die im öffentlichen Interesse liegende Flüssigkeit des Verkehrs ist abzuwägen mit den privaten Interessen betroffener Anwohner. Es besteht kein Anspruch auf eine bestimmte - gewünschte oder beschlossene - Entscheidung der unteren Verkehrsbehörde, sondern ein Recht auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung.

Entsprechend der Zweckbestimmung der Straßenabschnitte sowie unter Berücksichtigung der Regelungen in der StVO und den Richtlinien wird eine Geschwindigkeitsherabsetzung als nicht zulässig betrachtet. Ziel der Geschwindigkeitsherabsetzung war der Schutz der Anwohner vor Lärm und Abgasen. Sie sind jedoch Anwohner von Straßen des überörtlichen Verkehrs. Die von diesen Anwohnern hinzunehmenden Beeinträchtigungen übersteigen nach Anschauung des Thüringer Landesverwaltungsamts nicht das zumutbare Maß.

In die Gesamtbetrachtung war auch die Entwicklung der Verkehrsbelastung einzubeziehen. Die Belegungszahlen auf den betreffenden Straßenabschnitten sind bereits nach Fertigstellung des Erfurter Ringes um über 20 Prozent zurückgegangen (vergleiche Lärmaktionsplan (LAP) Anh. 5 Seite 25 / 61). Der Schwerlastanteil ist gering und liegt bei nur max. vier Prozent (Seite 35 ebd.).

Durch die beabsichtigte Herabsetzung der Geschwindigkeiten von 50 km/h auf 30 km/h könnte eine weitere Minderung der Lärmpegel um lediglich 1,2 beziehungsweise 2,4 dB (A) erreicht werden, vergleiche LAP Anh. 5 S.36/62. Diese Minderung ist nach den bekannten Studien und Forschungsberichten durch das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar. Zu ihrer gegenteiligen Auffassung hat die Stadt weder nachprüfbar andere Berichte benannt noch eigene Daten vorgetragen.

Aus der Akte ergibt sich nicht, dass besondere gebietsbezogene Schutzwürdigkeiten (Kliniken, Schulen, Altenheime, Kurheime) vorliegen. Zudem würde durch das Verlangsamen und Beschleunigen der Kraftfahrzeuge eine Erhöhung des Lärms zu erwarten sein. In Anbetracht der nur kurzen Regelungsstrecken würde das maßgeblich auch auf den zu schützenden Bereich einwirken. Das würde die geringen Minderungserfolge sogar weiter schmälern.

Die Stadtverwaltung Erfurt beantragte am 10. Januar 2022 die Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde (Thüringer Landesverwaltungsamt) für eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Grundlage des Lärmaktionsplans Stufe 3. Mit Schreiben vom 2. Februar 2023 (Az.: 520.1.11-3632-004/22) wurde der Antrag teilweise abgelehnt. Hierbei fand eine Einzelfallbetrachtung der konkret geplanten Maßnahme statt, unterteilt nach dem jeweiligen Straßenabschnitt:

a) Alfred-Hess-Straße

Geplant ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h von 22:00 bis 06:00 Uhr im Abschnitt Straße des Friedens bis Steigerstraße. An insgesamt 47 bewohnten Gebäuden würden die Auslösewerte im Tag- und Nachtzeitraum überschritten (70,4 dB(A) am Tag und 61,1 dB(A) in der Nacht).

Der Alfred-Hess-Straße kommt als innerörtlicher Kreisstraße eine besondere Verkehrsfunktion zu, der gemäß Nr. 3.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV in der Regel eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes entgegensteht. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV nimmt hier bereits eine Abwägung vor, von der nur in begründeten Ausnahmefällen abgewichen werden sollte.

Entsprechend der vorliegenden schalltechnischen Berechnung wird in der Alfred-Hess-Straße Nr. 32 und Nr. 32 a der Richtwert in der Nacht für allgemeine Wohngebiete überschritten (0,5 dB(A) und 1,1 dB(A)). Wenn diese Schwelle der Lärmbelastung überschritten ist, sind die tatbestandlichen

Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt und die Behörde hat unter Gebrauch ihres Ermessens über Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden (vergleiche OVG NW, B. v. 28.3.2018 – 8 A 1247/16 – juris Rn. 32).

Die zuständige Behörde darf jedoch selbst bei erheblichen Lärm- oder Abgasbeeinträchtigungen von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen absehen, wenn ihr dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile gerechtfertigt erscheint (vergleiche BVerwG, U. v. 4.6.1986, a.a.O. Rn. 15; U. v. 22.12.1993 – 11 C 45.92 – NJW 1994, 2037 – juris Rn. 26; BayVGH, B. v. 27.2.2015 – 11 ZB 14.309 – juris Rn. 18).

Darüber hinaus wäre zu prüfen, inwieweit aktive und passive Schallschutzmaßnahmen ergriffen werden können, da Lärmschutzmaßnahmen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen angeordnet werden sollen.

Vor dem Hintergrund der Verkehrsbedeutung der Alfred-Hess-Straße und die sich lediglich auf zwei Gebäude beschränkende Überschreitung der Richtwerte nach Nr. 2.1 Lärmschutz-Richtlinien-StV wird einer Geschwindigkeitsreduzierung gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO von 50 km/h auf 30 km/h für die gesamte Alfred-Hess-Straße nicht zugestimmt.

Für den Bereich der Alfred-Hess-Straße 32 bis 32a sind aus den oben genannte Gründen Maßnahmen nach dem Straßenverkehrsrecht zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Straßenverkehrslärm für den Nachtzeitraum möglich, jedoch im Hinblick auf den kurzen Streckenabschnitt von nur 50 m in einer mit Lichtsignalanlage geregelten Knotenpunktzufahrt genau zu prüfen und zu begründen. Die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen wird insoweit in das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde gestellt und ist dem Thüringer Landesverwaltungsamt bei Erlass einer neuen verkehrsrechtlichen Anordnung mit Verkehrszeichenplan zur Zustimmung vorzulegen.

b) Eugen-Richter-Straße

Geplant ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h von 22:00 bis 06:00 Uhr im Abschnitt Fritz-Büchner-Straße bis Poeler Weg in der Eugen-Richter-Straße. An insgesamt 15 bewohnten Gebäuden würden die Auslösewerte im Tag- als auch im Nachtzeitraum überschritten (68,7 dB(A) am Tag und 60,0 dB(A) in der Nacht).

Der Eugen-Richter-Straße kommt ebenso wie der Alfred-Hess-Straße als innerörtlicher Kreisstraße eine besondere Verkehrsfunktion zu. Auf die Ausführungen unter Buchstabe a) wird verwiesen.

Maßgeblich ist, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und zugebetet werden muss. Ausschlaggebend für die Beurteilung der Zumutbarkeit ist letztlich eine wertende Gesamtbeurteilung unter Berücksichtigung aller Einzelfallumstände (OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 4. April 2019 - 7 A 11622/18 - juris).

Es ist festzustellen, dass die ermittelten Immissionswerte im oben genannte Abschnitt der als Wohn-/Mischgebiet eingestuften Eugen-Richter-Straße von maximal 60,0 dB(A) in der Nacht zwar die Auslösewerte des Lärmaktionsplans der Stadt Erfurt übersteigen, allerdings stellen diese Werte lediglich eine Orientierungshilfe dar. Eine Überschreitung führt nicht automatisch zu einer Handlungspflicht im Rahmen der StVO. Die für allgemeine Wohngebiete festgesetzten Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV und ferner diese für Kern-, Dorf- und Mischgebiete werden jedoch eingehalten. Eine entsprechende konkrete Gefahr, die auf besonderen örtlichen Verhältnissen beruht, ist hier weder vorgetragen noch ersichtlich. Der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 8. Dezember 2021 AZ. 2014O00500 / 68-64-06/1 wurde deshalb nicht zugestimmt.

c) Johannesstraße (Antrag vom 6. Juli 2010 und 10. Januar 2022 abgelehnt)

Geplant ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h von 22:00 bis 06:00 Uhr im Abschnitt Juri-Gagarin-Ring bis Stauffenbergallee in der Johannesstraße. An insgesamt 16 bewohnten Gebäuden würden die Auslösewerte im Tag- und Nachtzeitraum überschritten (67,9 dB(A) am Tag und 58,6 dB(A) in der Nacht).

Auch die Johannesstraße ist als innerörtliche Kreisstraße zur Nutzung durch den überörtlichen Verkehr bestimmt. Zur besonderen Verkehrsbedeutung wird auf die vorgenannten Angaben verwiesen.

Eine solche Ausnahme oder konkrete Gefahr, die auf besonderen örtlichen Verhältnissen beruht, wurde weder vorgetragen noch ist diese ersichtlich. Insbesondere werden die festgesetzten Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für allgemeine Wohngebiete sowie ferner für Kern-, Dorf- und Mischgebiete nachts eingehalten. Der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 8. Dezember 2021 mit dem AZ. 2021O02566 /vkz-d wurde nicht zugestimmt.

d) Juri-Gagarin-Ring

Geplant ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h von 22:00 bis 06:00 Uhr im Abschnitt Dalbergsweg bis Löberstraße im Bereich des Juri-Gagarin-Ring. An insgesamt sechs bewohnten Gebäuden würden die Auslösewerte im Nachtzeitraum überschritten (62,1 dB(A)).

Der Juri-Gagarin-Ring wird als innerörtliche Kreisstraße mit besonderer Verkehrsbedeutung ebenso von der Ausnahme nach Nr. 3.3 Lärmschutz-Richtlinien-StV erfasst. Eine hinreichende Begründung, dass die Verkehrsimmissionen Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss, wurde jedoch weder vorgetragen noch ist diese ersichtlich. Vielmehr liegen die errechneten Werte unter den nach 2.1 Lärmschutz-Richtlinien-StV zugrundeliegenden Beurteilungspegeln für ein Mischgebiet. Einzig am Dalbergsweg 1 kommt es in der Nacht zu marginalen Überschreitungen von 0,1 dB(A).

Dieser Abschnitt wird jedoch weder nach dem vorliegenden Verkehrszeichenplan von der beabsichtigten Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h erfasst noch wird dadurch eine hörbare Pegelminderung von mind 3 dB(A) bewirkt. Der "Presseklub" am Dalbergsweg 1 kann selbst bei Veranstaltungen zum Emittenten von Lärm in der Nacht werden.

Der verkehrsrechtlichen Anordnung auf Absenkung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h wurde für den oben genannte Abschnitt nicht zugestimmt.

e) Käthe-Kollwitz-Straße

Die Zustimmung einer Geschwindigkeitsreduzierung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen in der Käthe-Kollwitz-Straße im Abschnitt Am Schwemmbach bis Friedrich-Ebert-Straße wurde versagt. Auf die Begründung unter Buchstabe d) wird verwiesen.

f) Magdeburger Allee

Geplant ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h von 22:00 bis 06:00 Uhr im Abschnitt Staufenbergallee bis Wendenstraße in der Magdeburger Allee. An insgesamt 88 bewohnten Gebäuden würden die Auslösewerte im Nachtzeitraum überschritten (60,5 dB(A)).

Wie die zuvor genannten Straßen handelt es sich auch bei der Magdeburger Allee um eine innerörtliche Kreisstraße mit besonderer Verkehrsbedeutung. Der betreffende Abschnitt wird als Wohn-/Misch- und Gewerbegebiet eingestuft. Betroffenheit lassen sich an vier von insgesamt 88 Wohnhäusern feststellen, insbesondere in der Magdeburger Allee 35, 37, 63 und 65 kommt es zu Beurteilungspegeln von maximal 60,5 dB(A) in der Nacht.

Maßgeblich ist auch hier, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und zugemutet werden muss. Im Rahmen der Prüfung des zumutbaren Lärms ist auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit sowie auf das Vorhandensein beziehungsweise Fehlen von Lärmvorbelastung abzustellen (vergleiche OVG NRW Beschluss vom 28. März 2018 - 8 A 1247/16, juris).

Bedeutend für die Bewertung der Zumutbarkeit des Lärms ist es u. a., ob der ihn auslösende Verkehr die betroffenen Straßen funktionsgerecht oder funktionswidrig in Anspruch nimmt. Dabei ist auch zu beachten, dass Verkehrslärm, der von einer Kreisdurchfahrt wegen ihrer der Widmung entsprechenden Verkehrs-

bedeutung ertragen werden muss, den Anliegern einer Ortserschließungsstraße nicht ohne weiteres in gleicher Weise zumutbar ist (vergleiche BVerwG, U.v. 4.6.1986 - 7 C 76.84). Ebenfalls eine Rolle spielen kann, inwieweit der Verweis auf passive Schallschutzmaßnahmen, insbesondere Schallschutzfenster, zumutbar ist (vergleiche BVerwG, U.v. 18.4.1996 - 11 A 86.95, OVG NW, U.v. 2.12.1997 - 25 A 4997/96).

Die Rechtsprechung orientiert sich daran, ob sich das Ermessen bei Überschreitung der in den Lärmschutz-Richtlinien-StV genannten Richtwerte zur Pflicht zum Einschreiten verdichten kann. Dies wird ersichtlich an der grundrechtlichen, im Eigentums- wie auch im Gesundheitsschutz verankerten Zumutbarkeitsschwelle (vergleiche dazu SächsOVG, U.v. 19.3.2020 - 1 A 655/17 - juris Rn. 36). Diese wird bisher für Wohngebiete, für Kern-, Dorf- und Mischgebiete an den oben genannten Werten (1. Tabelle) festgemacht (vergleiche BVerwG, Hinweisbeschluss v. 25.4.2018 - 9 A 16.16).

Die Magdeburger Allee wird laut Lärmaktionsplan im oben genannte Abschnitt als Wohn,-/Misch- und Gewerbegebiet eingestuft. Dabei wird nicht für jedes Gebäude eine Einzelbetrachtung vorgenommen, sondern auf den Gebietscharakter abgestellt. Nach Nr. 2.1 Lärmschutz-Richtlinien-StV wird daher ein Beurteilungspegel von 62 dB(A) in der Nacht für Kern-, Dorf- und Mischgebiete zugrunde gelegt. An vier von insgesamt 88 bewohnten Gebäuden (4,5 Prozent) sind zwar die für ein allgemeines Wohngebiet geltenden Beurteilungspegel von 60,0 dB(A) nachts leicht um durchschnittlich 0,325 dB(A) überschritten. Die für ein Kern-, Dorf- und Mischgebiet festgesetzten 62 dB(A) in der Nacht werden jedoch eingehalten. Damit stehen die Maßstäbe, nach denen bei Lärm jenseits der Orientierungswerte der Verkehrslärmschutzverordnung gegenläufigen Interessen gegeneinander abzuwägen und möglichst in einen gerechten Ausgleich zu bringen sind, in Einklang. Der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 8. Dezember 2021 mit AZ. 2021O02556 / vkz-d wurde nicht zugestimmt.

2. Welche alternativen Maßnahmen zur Lärminderung schlägt das Landesverwaltungsamt stattdessen vor, um die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger zu schützen (bitte für jeden Ort einzelne alternative Maßnahmen angeben)?

Antwort:

In den Lärmaktionsplänen der Stadt Erfurt wurden zur Herabsetzung der Lärmbelastung für die Wohnbevölkerung der betreffenden Straßenabschnitte mehrere Möglichkeiten aufgezeigt und Empfehlungen ausgesprochen. Diese können sich einerseits auf bauliche Maßnahmen (passiver Lärmschutz), wie zum Beispiel den Einbau von Lärmschutzfenstern beziehungsweise Verbesserung des Straßenbelags, Lärmschutzwände etc., oder auf die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen (aktiver Lärmschutz) beziehen.

Für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen ist gemäß § 44 Abs. 1 Satz 1 StVO die untere Straßenverkehrsbehörde sachlich zuständig. Diese hat die Empfehlungen aus dem Lärmaktionsplan zu prüfen und über mögliche verkehrsrechtliche Anordnungen zu entscheiden.

Stengele
Minister