

Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern
19048 Schwerin

EINGEGANGEN
26. Nov. 2015
Amt für Verkehrsmanagement

Geschäftszeichen: 621-00000-2012/032-027
StVO, Fachaufsicht

Landeshauptstadt Schwerin
Herrn
Bernd Nottebaum
Am Packhof 2 - 6
19053 Schwerin

Bearbeiter: Bernd Barkowsky
Telefon: 0385 588-8213
Telefax: 0385 588-8278
E-Mail: bernd.barkowsky@em.mv-regierung.de

EINGEGANGEN
25. Nov. 2015
Dezernat III 741
Wirtschaft, Bauen und Ordnung

Datum: 18. November 2015

69 bitte R. um 11
25.11.15

Fortschreibung des Verkehrskonzepts der Landeshauptstadt Schwerin - Konzeption Verkehrsberuhigung Hauptnetz Schwerin

Ihre Mail vom 11. September 2015

1. Kopie 69.2
1. Original Vorlage 69
B. 22.11.

Sehr geehrter Herr Nottebaum,

für die Möglichkeit, zur Fortschreibung des Verkehrskonzepts der Landeshauptstadt Schwerin - Konzeption Verkehrsberuhigung Hauptnetz Schwerin - Stellung nehmen zu können, danke ich Ihnen.

Die hier vorgelegte Konzeption verfolgt primär das Ziel einer flächendeckenden Verkehrsberuhigung für die Wohnnutzung im Bereich der Landeshauptstadt Schwerin und beinhaltet verkehrsrechtliche Maßnahmen; die Absicht zur Anordnung von Verkehrsbeschränkungen im Hauptnetz und zur Einrichtung von Tempo 30-Zonen im Nebennetz bedürfen einer besonderen Betrachtung. Schwerpunktmäßig nimmt die Konzeption Ziele der Lärminderung in Wohngebieten auf und stellt mögliche Nutzungen der Straßen für den Radverkehr bzw. Fußgänger dar.

Insbesondere ist nach der Prüfung des gegenständlichen Konzepts darauf hinzuweisen, dass die durch die Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt Schwerin (UVB) auf der Konzeption basierenden und ggf. zur Anordnung beabsichtigten straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen dem Zustimmungsvorbehalt der obersten Straßenverkehrsbehörde unterliegen. Derartige Maßnahmen dürfen nur nach Maßgabe der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden bekannt gegebenen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) angeordnet werden. Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV sind die zur Vorbereitung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen notwendigen Lärmberechnungen vom Straßenbaulastträger durchzuführen (§ 5b Abs. 5 StVG). Darstellungen der Lärmsituation in Lärmkarten (§ 47c BImSchG mit der Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) reichen nicht aus und sind auf Grund der unterschiedlichen Berechnungsverfahren nach VBUS (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen) auch nicht geeignet, um das Überschreiten der Richtwerte nach Nummer 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV zu belegen. Der Rechtsrahmen, welcher der UVB für die Aufgabenerfüllung im übertragenen Wirkungskreis vorgegeben ist, wird für die An-

ordnung von Verkehrsbeschränkungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm durch § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO bestimmt. Mit Rn. 13 Satz 2 zu § 45 Abs. 1 bis 1e VwV-StVO wird der Bezug zu den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) hergestellt, welche als Verwaltungsvorschrift die Straßenverkehrsbehörde zum einheitlichen Gebrauch des durch § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO eröffneten Ermessens anhält und damit zur einheitlichen Verwaltungspraxis in vergleichbaren Fällen beiträgt. Nach Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel dort bestimmte Richtwerte überschreitet. Nach Nr. 2.2 ist für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes die RLS-90 maßgebend.

Die ständige Verwaltungspraxis in Mecklenburg-Vorpommern zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist an den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV ausgerichtet und erlaubt allenfalls dann von den Richtwerten unter Berücksichtigung der Gesamtumstände abzuweichen, wenn nachweislich z.B. das quantitative Ausmaß der Lärmbelastungen (Zahl der Betroffenen) besonders hoch ist. Bei einem anerkannten Ausnahmefall käme dem Vorrang von potenziellen Alternativmaßnahmen (Nr. 1.4 der Lärmschutz-Richtlinien-StV) und der Rangfolge einzelner straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen (Abschnitt 3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine besondere Bedeutung zu. Als potenzielle Alternativmaßnahmen verstehen sich auch bauliche oder planerische Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden. Die vorliegende Konzeption enthält für Hauptverkehrsstraßen der Landeshauptstadt Schwerin entsprechende Alternativmaßnahmen, die aber auch in Kombination mit straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen) empfohlen werden.

Darüber hinaus stellt eine Vielzahl der in der Konzeption vorgeschlagenen Maßnahmen zur Anordnung reduzierter Höchstgeschwindigkeiten (Pkt. 7.1.1) auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit insgesamt bzw. der Teilnahmebedingungen für Fußgänger und Radfahrer am Straßenverkehr ab. Auch werden ergänzende Maßnahmen- und Prüfeempfehlungen zur Verbesserung der Fußgänger- und Radverkehrsanlagen durch geänderte Verkehrsorganisationen oder den Um-/Ausbau der Verkehrsanlagen für den Fuß- und Radverkehr ausgesprochen. Dabei soll eine Abwägung zwischen den Belangen des Lärmschutzes, den Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs, der Verkehrssicherheit und/oder einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und den verkehrlichen Belangen (z.B. Bedeutung für den fließenden Kfz-Verkehr) die Grundlage bilden. Hier ist die Entscheidung über die Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) unter Anwendung von § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO (aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs) und § 45 Abs. 1b Nr. 5 2. Alt. StVO (zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung) i.V.m. § 45 Abs. 9 Satz 1 und 2 StVO (zwingendes Anordnungsgebot aufgrund besonderer Umstände) grundsätzlich in das alleinige Ermessen der UVB gestellt. Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung stehen nicht unter dem Zustimmungsvorbehalt durch die oberste Straßenverkehrsbehörde. Jedoch sind auch hier die Straßenverkehrsbehörden gehalten, die verfolgten Ziele der städtebaulichen Entwicklung zu beschreiben, ein wirksames Monitoring zu betreiben und nach einem angemessenen Zeitraum eine Evaluation der verkehrsbeschränkenden Maßnahmen vorzunehmen; anderenfalls können diese Anordnungen nicht rechtssicher vorgenommen werden.

In der vorliegenden Konzeption sind für die geprüften Straßen und Straßenabschnitte in der Landeshauptstadt Schwerin detailliert Grundlagendaten, geplante oder bereits reali-

sierte Maßnahmen, Gründe für Handlungsbedarfe sowie Maßnahmenempfehlungen abgebildet. Wie bereits ausgeführt, gilt es in Bezug auf die Vorbereitung und den Vollzug straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen, sei es aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs, zur Unterstützungen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung oder aus Lärmschutzgründen, insbesondere die StVO, die VwV-StVO und die Lärmschutz-Richtlinien-StV zu beachten und einzelfallbezogen anzuwenden.

Kritisch ist anzumerken, dass die Konzeption im Hinblick auf die Verflechtung der Stadtstraßen im Haupt- und Nebennetz mit den übergeordneten Straßen auf dem Territorium der Stadt Schwerin keinen Aufschluss bezüglich möglicher verkehrlicher Auswirkungen gibt. Eine Netzbetrachtung mit Analyse der Quell- und Zielverkehre und deren Verflechtung mit den übergeordneten Straßen liegt nicht vor. Unter Berücksichtigung der Verkehre insbesondere auf den Bundesstraßen B 104, B 106 und B 321 mit Schwerpunkt der zu- und abfließenden Verkehre auf der Ortsumgehung Schwerin ist ein leistungsfähiges Stadtstraßennetz Bedingung. Bei den geplanten Maßnahmen für den Straßenverkehr ist auch eine Einschränkung des Verkehrsflusses und damit eine geringere Leistungsfähigkeit der Stadtstraßen in Bezug auf die prognostizierte Verkehrsmenge zu erwarten. Als Folge nicht auszuschließender Beeinträchtigungen in der Leistungsfähigkeit im Hauptnetz dürfen mögliche Ausweichverkehre zu Lasten anderer Straßen im Nebennetz bis hin zu Verkehrsverlagerungen auf das weitere Umfeld des Straßennetzes nicht unbeachtet bleiben. Dies könnte längere Fahrstrecken mit einer entsprechend negativen Umweltbilanz zur Folge haben. Nicht zuletzt sind auch die Anforderungen an die Landeshauptstadt Schwerin als Oberzentrum mit entsprechenden Infrastruktur- und Dienstleistungsangeboten für einen großen Verflechtungsbereich im Hinblick auf ein leistungsfähiges Straßennetz aus dem Umland in den konzentrierten Leistungsbereich der Stadt mit dem entsprechenden Gewicht in die Abwägung über die jeweiligen Einzelmaßnahmen einzustellen.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

gez.
Dr. Rainer Kosmider
Leiter der Verkehrsabteilung