

**Tatbestand:** Nr. W 4 K 18.540  
Hans-Peter Schmitt ./.  
Freistaat Bayern  
T.: 6.11.2018, 10:30 Uhr

1.

Der Kläger begehrt eine Neuverbescheidung seines Antrags auf Erlass einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung.

Der Kläger ist Eigentümer und Bewohner eines Anwesens an der Ortsdurchfahrt in Hösbach, Hauptstraße 5, in 63768 Hösbach. Die streitgegenständliche Straßenabschnitt ist dabei Teil der Bundesstraße 26. Die Ortsdurchfahrt in Hösbach ist zudem Bedarfsumleitung für die Bundesautobahn A 3. Für den ca. 170 m langen Straßenabschnitt zwischen dem westlichen Ortseingang an der Einmündung der Bundesstraße 26 in die Hauptstraße bis zur Kreuzung Robert-Koch-Straße besteht die gesetzliche innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h. Das Gebiet vor Ort entspricht einem Mischgebiet. Ab der Kreuzung Robert-Koch-Straße bis zum anderen Ende der Ortsdurchfahrt, Hauptstraße 179, wurde im Jahr 2004 bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h festgesetzt. Der hier streitgegenständliche Straßenabschnitt wurde in den Jahren 2015 – 2018 saniert; im Zuge dessen wurden unter anderem die Gehwege verbreitert und an der Kreuzung Robert-Koch-Straße eine Lichtsignalanlage eingerichtet.

Mit Schreiben vom 24.2.2016 beantragte der Kläger beim Landratsamt Aschaffenburg als der unteren Straßenverkehrsbehörde auch für den streitgegenständlichen Straßenabschnitt eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h festzusetzen. Er begründete diesen Antrag damit, dass ein Gutachten zur Lärmimmissionsprognose im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Hösbach West zu dem Ergebnis gekommen sei, dass für den streitgegenständlichen Bereich Werte von bis zu 71 db(A) tags und 64 db(A) nachts erreicht würden. Bei dieser Berechnung sei man sogar irrtümlicherweise von einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h ausgegangen. Die Auslösewerte für Lärmsanierungen nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)

vom 2. Juni 1997 (VkB1 1997, 434), die bei 69 db(A) tags und 59 db(A) nachts liegen, seien daher sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Auch seien die sich aus § 2 Abs. 1 Nr. 3 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl I S. 1036) für Kern-, Dorf- und Mischgebiete ergebenden Grenzwerte von 64 db(A) tags und 54 db(A) nachts überschritten. Die Anordnung einer entsprechenden Geschwindigkeitsbegrenzung führe nicht zu Mehrkosten und stehe daher in einem angemessenen Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Außerdem führe eine Geschwindigkeitsbeschränkung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zu einer Entlastung der Gehwege, die derzeit stark durch Fahrradfahrer genutzt würden.

Mit Schreiben vom 20.5.2016 teilte das Landratsamt Aschaffenburg dem Kläger mit, dass seinem Antrag vorerst nicht zugestimmt werde und die Erhebung aktueller Verkehrszahlen für den Zeitraum 2010 – 2015 (Straßenverkehrszählung 2015) zunächst abgewartet würden, um daraus eine Lärmbeurteilung durch das Staatliche Bauamt Aschaffenburg vornehmen zu lassen. Weiter führte das Landratsamt im vorgenannten Schreiben aus, dass sich die Rechtsgrundlage für die begehrte Maßnahme aus § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO in Verbindung mit den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien StV) ergebe. Bei einer solchen Maßnahme sei der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten. Die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt Hösbach sei seit der Fertigstellung des Autobahnabschnittes der A 3 rückläufig. Außerdem sei damit zu rechnen, dass nach der Sanierung der Ortsdurchfahrt diese für den überörtlichen Verkehr unattraktiver werde, da die Sanierung zur Verengung der Fahrbahn führe und weitere Lichtsignalanlagen errichtet würden. Das vom Kläger vorgebrachte Gutachten zur Lärmimmissionsprognose sei als Bewertungsgrundlage nicht geeignet, da dieses auf unrichtigen Grundannahmen beruhe.

Mit E-Mail vom 24.1.2018 lehnte das Landratsamt den Antrag des Klägers endgültig ab. Zur Begründung führte es aus, dass die gesetzlich vorgegebe-

nen Grenzwerte nicht überschritten würden, sodass eine Reduzierung der Regelgeschwindigkeit nach der StVO weder erforderlich noch zulässig sei. Ausschlaggebend seien allein die Grenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien StV, welche Grenzwerte von 72 db(A) tags und 62 db(A) nachts festsetzen. Die vom Kläger geltend gemachten Werte bezögen sich auf die Bauleitplanung bzw. die Lärmsanierung und seien vorliegend nicht einschlägig. Zudem gehe der Kläger von Werten einer Verkehrsanalyse aus, die aus dem Jahr 2011 stamme und um fast 50 % höhere Werte ausweise, als die Zahlen aus der aktuellen Straßenverkehrszählung. Darüber hinaus werde u.a. auch der neu eingebaute lärmdämmende Fahrbahnbelag nicht berücksichtigt.

2.

Mit Schriftsatz seines Bevollmächtigten vom 16.4.2018, bei Gericht eingegangen am 23.4.2018, hat der Kläger Klage erheben lassen und beantragt sinngemäß:

Der Beklagte wird verpflichtet, über den Antrag des Klägers vom 24.2.2016, auf der Ortsdurchfahrt (B 26) in Hösbach zwischen dem westlichen Ortseingang Hösbach (Baumtor) bis zur Einmündung der Robert-Koch-Straße in die B 26, eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung zu erlassen, durch welche die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt wird, unter Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

Zur Begründung verweist der Kläger auf die Begründung seines Antrags vom 24.2.2016. Das Landratsamt gehe von falschen gesetzlichen Vorgaben aus und habe das ihm eingeräumte Ermessen verkannt und in der Folge gar nicht ausgeübt. Dies lasse der ablehnende Bescheid erkennen, in dem das Landratsamt formuliert: „für uns sind allein die Auslösegrenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien StV einschlägig“ und „eine Reduzierung der innerörtlichen Geschwindigkeit ist daher weder erforderlich noch zulässig“. Einen Anspruch auf Schutz vor Verkehrslärm gebe es nach ständiger Rechtsprechung nicht

nur, wenn ein bestimmter Lärmpegel überschritten sei, sondern auch schon bei Lärmeinwirkungen, die über denen liegen, die im konkreten Einzelfall unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs ortsüblich hingenommen werden müssen. Die Lärmschutz-Richtlinien StV führten lediglich dazu, dass sich das Ermessen der Behörde regelmäßig zu einer Handlungspflicht verdichte, wenn die dort genannten Grenzwerte überschritten werden. Dies habe das Landratsamt verkannt, sodass es die berücksichtigungswürdigen Interessen des Klägers nicht in eine Ermessensabwägung eingestellt habe. Diese Interessen lägen insbesondere in einer Gleichbehandlung des streitgegenständlichen Straßenabschnitts mit dem Rest der Ortsdurchfahrt, zumal zwischen den beiden Bereichen kein Unterschied hinsichtlich der Schutzbedürftigkeit bestehe. Zudem hätten die Messstellen der Straßenverkehrszählung 2015 außerhalb des Bereichs mit der höchsten Verkehrsbelastung gelegen, sodass die Zahlen nicht den erheblichen Verkehr aus der Ortsdurchfahrt Goldbach und in das an die Robert-Koch-Straße angrenzende Wohngebiet Wingert berücksichtigten. Die Belastung der Ortsdurchfahrt Hösbach werde außerdem ab Juni 2018 erneut ansteigen, da auf der Autobahn A 3 Sanierungsmaßnahmen durchgeführt würden, die zur vermehrten Nutzung der Bedarfsumleitung über Hösbach führten. Der Einbau von lärmdämmendem Asphalt führe darüber hinaus höchstens zu einer geringen Verringerung der Lärmbelastung, die zudem erst ab einer Geschwindigkeit von über 60 km/h spürbar seien. Auch betrage der Zeitverlust durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf der streitgegenständlichen Streckenlänge nur ca. 8 Sekunden.

3.

Der Beklagte beantragt,

die Klage kostenpflichtig abzuweisen.

Das Landratsamt verweist auf die bereits im Verwaltungsverfahren gegebene Begründung und trägt ergänzend vor, dass der Erlass der begehrten Maßnahme nach der hier einschlägigen Lärmschutz-Richtlinien-StV (VkBf 1981, 428) und dem entsprechenden Einführungserlass nur in Betracht komme,

wenn der maßgebliche Beurteilungspegel überschritten sei und die Lärm-minderung in Folge der Maßnahme bei mindestens 3 db(A) liege, was vorlie-gend nicht der Fall sei. Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sei hier nicht einschlägig, da diese nur für den Bau oder die wesentliche Än-derung von öffentlichen Straßen gelte. Insbesondere liege auch keine we-sentliche Änderung im Sinne dieser Verordnung vor.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts und dem Vortrag der Beteiligten im Detail wird auf den Inhalt der Gerichtsakte und der beigezoge-nen Behördenakte Bezug genommen.