LANDRATSAMT ASCHAFFENBURG

Landratsamt Aschaffenburg • Postfach 10 07 47 • 63736 Aschaffenburg

Gegen Empfangsbekenntnis
Rechtsanwälte
Muth & Faust
Postfach 100262
63702 Aschaffenburg

Eingegangen am:
10. Mai 2019
Muth & Faust
Rechtsanwälte in Partnerschaft

Straßenverkehrsbehörde

Sachbearbeitung	Herr Gebler
Zimmer-Nr.	114
Telefon	06021/394-749
Telefax	06021/394-746
E-Mail	florian.gebler@lra-ab.bayern.de
Internet	www.landkreis-aschaffenburg.de

Dienststelle Mainaschaff, Am Glockenturm 6

Unsere Öffnungszeiten:

Montag – Freitag	7.00 - 12.00 Uhr
Donnerstag	14.00 - 17.00 Uhr

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	
00114/18/kl/gb	73.1/hö-ge	Mainaschaff, 3. Mai 2019

Vollzug der Straßenverkehrsordnung (StVO)
B 26 – OD Hösbach
Antrag des Herrn Hans-Peter Schmitt auf Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h vom westlichen Ortseingang (Ortstafel Hösbach) bis zur Einmündung Robert-Koch-Straße in die B 26

Anlage: 1 Ausfertigung dieses Bescheides für Herrn Hans-Peter Schmitt

Das Landratsamt Aschaffenburg, Dienststelle Mainaschaff, erlässt folgenden

Bescheid:

1. Der oben genannte Antrag auf Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der OD Hösbach entlang der Bundesstraße 26 vom westlichen Ortseingang bis zur Einmündung der Robert-Koch-Straße zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm wird abgelehnt.

2. Für diesen Bescheid werden keine Kosten erhoben.

Sachverhalt

I.

1. Herr Hans-Peter Schmitt ist Eigentümer und Bewohner eines Anwesens an der Ortsdurchfahrt Hösbach, Hauptstraße 5, in 63768 Hösbach. Der 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 nach übereinstimmender Ansicht der Beteiligten einem Mischgebiet. Der streitgegenständliche Straßenabschnitt wurde in den Jahren 2015-2018 saniert; im Zuge dessen wurden unter anderem die Gehwege verbreitert, lärmarmer Asphalt eingebaut und an der Kreuzung Robert-Koch-Straße eine Lichtsignalanlage eingerichtet.

Ab der Kreuzung Robert-Koch-Straße bis zum anderen Ende der Ortsdurchfahrt, Hauptstraße 179 - also in entgegengesetzter Richtung – wurde im Jahr 2004 bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h aus Luftreinhaltegründen festgesetzt. Zusätzlich und unterstützend zur Begrenzung der Luftschadstoffe wurde im Jahr 2008 die Ortsdurchfahrt für den Schwerverkehr (ab 7,5 t) gesperrt (ausgenommen Ziel- und Quellverkehr sowie Bedarfsumleitungsverkehr sowie Omnibusse des ÖPNV). Diese Maßnahmen wurden durch das Landesamt für Umweltschutz begleitet und mit diesem abgestimmt.

Mit Schreiben vom 24. Februar 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, 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. Mai 2016 teilte das Landratsamt Aschaffenburg dem Kläger mit, dass seinem Antrag vorerst nicht zugestimmt werde und die Erhebung aktueller amtlicher Verkehrszahlen für den Zeitraum 2010-2015 (Straßenverkehrszählung 2015) zunächst abgewartet werde, um daraus eine Lärmberechnung 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 entsprechenden 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. Januar 2018 lehnte das Landratsamt den Antrag des Klägers endgültig ab. Zur Begründung führte es aus, dass unter Zugrundelegung der nunmehr vorliegenden schalltechnischen Untersuchung des Staatlichen Bauamts Aschaffenburg die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte nicht überschritten würden, sodass eine Reduzierung der Regelgeschwindigkeit nach der StVO weder erforderlich noch zulässig sei. Ausschlaggebend seien die Grenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien StV, welche Grenzwerte von 72 dB (A) tags und 62 dB(A) nachts festsetzten. 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. April 2018, bei Gericht eingegangen am 23. April 2018, hat der Kläger Klage erheben lassen und beantragte sinngemäß:

> Der Beklagte wird verpflichtet, über den Antrag des Klägers vom 24. Februar 2016, auf der Ortsdurchfahrt (B 26) in Hösbach zwischen dem westlichen Ortseingang Hösbach (Baumtor) bis zur Einmündung 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. Februar 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 allenfalls zu einer geringen Verringerung der Lärmbelastung, die zudem erst ab einer Geschwindigkeit von über 60 km/h spürbar sei. Auch betrage der Zeitverlust durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf der streitgegenständlichen Streckenlänge nur ca. 8 Sekunden.

3. Der Beklagte beantragte,

> 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 und dem entsprechenden Einführungserlass nur in Betracht komme, wenn der maßgebliche Beurteilungspegel überschritten sei und die Lärmminderung in Folge der Maßnahme bei mindestens 3 dB(A) liege, was vorliegend nicht der Fall sei. Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sei hier nicht einschlägig, da

diese nur für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen gelte. Eine wesentliche Änderung im Sinne dieser Verordnung liege hier jedoch nicht vor.

4. Mit Urteil des Verwaltungsgerichtes Würzburg vom 6. November 2018 Az. W 4 K 18.540 wurde die Verfügung des Landratsamtes Aschaffenburg vom 24. Januar 2018 aufgehoben. Gleichzeig wurde der Freistaat Bayern - vertreten durch das Landratsamt Aschaffenburg - verpflichtet, über den Antrag des Klägers vom 24. Februar 2016 unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichtes und in Ausübung pflichtgemäßen Ermessens erneut zu entscheiden. Auf die Ausführungen im Verwaltungsgerichtsurteil vom 6. November 2018 Az. W 4 K 18.540 wird im Übrigen verwiesen.

II.

Das Landratsamt Aschaffenburg – Dienststelle Mainaschaff – ist als Untere Straßenverkehrsbehörde zum Erlass dieses Bescheides sachlich gem. § 44 Abs. 1 StVO, Art. 4 Abs. 1 ZustGVerk und örtlich nach Art. 3 Abs. 1 BayVwVfG zuständig.

Rechtsgrundlage für die begehrte Anordnung von 30 km/h ist § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO. Danach kann das Landratsamt Aschaffenburg zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm die Benutzung von Straßen oder Straßenstrecken beschränken, verbieten oder den Verkehr umleiten.

§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO gibt dem Einzelnen einen Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung über ein straßenverkehrsrechtliches Einschreiten, wenn Lärm oder Abgase 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. Diese Tatbestandsvoraussetzungen sind – wie unten noch ausgeführt wird – erfüllt.

Im Rahmen der Regelung des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO bestimmt dabei kein bestimmter Schallpegel oder Abgaswert die Grenze der Zumutbarkeit. Abzustellen ist vielmehr auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der betroffenen Anlieger sowie auf eine evtl. gegebene Vorbelastung. Im Rahmen der Ermessensentscheidung sind ferner die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer zu würdigen. Schließlich sind die Interessen anderer Anlieger, die durch lärm- oder abgasreduzierende Maßnahmen ihrerseits übermäßig durch Lärm oder Abgase beeinträchtigt würden, in Rechnung zu stellen. Dabei darf die Behörde in Wahrung allgemeiner Verkehrsrücksichten und sonstiger entgegenstehender Belange von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen umso eher absehen, je geringer der Grad der Beeinträchtigung ist, der entgegengewirkt werden soll. Umgekehrt müssen bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen die verkehrsberuhigenden oder verkehrslenkenden Maßnahmen den gegenstehenden Verkehrsbedürfnissen und Anliegerinteressen schon von einigem Gewicht sein, wenn mit Rücksicht auf diese Belange ein Handeln der Behörde unterbleibt. Die zuständige Behörde darf jedoch selbst bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen absehen, wenn ihr dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile gerechtfertigt erscheint.
Bei der rechtlichen Beurteilung der Grenze der zumutbaren Lärmbelastung ist zu beachten:
Die Grenze der zumutbaren Lärmbelastung, bei deren Überschreitung ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über Maßnahmen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO besteht, ist allerdings nicht durch auf Rechtsetzung beruhende Grenzwerte festgelegt. Auch durch die in den vorläufigen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) v. 23.11.2007 enthaltenen Schallpegel wird diese Grenze nicht bestimmt (vgl. BayVGH, Urteil vom 26.11.1998 – 11 B 95.2934). Ebenso

wenig können aber auch die Vorschriften der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12.06.1990, zuletzt geändert am 18.12.2014 bei der Beurteilung der Zumutbarkeit der Lärmbelastung im Rahmen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO unmittelbar angewendet werden. Denn diese Verordnung bestimmt durch Festlegung von Immissionsgrenzwerten die Schwelle der Zumutbarkeit von Verkehrslärm nämlich nur für den Bau und die wesentliche Änderung u.a. von öffentlichen Straßen. Desgleichen gelten die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes vom 02.06.1997 lediglich für planerische Maßnahmen bei der Linienführung und Trassierung (Lärmschutz durch Planung), für bauliche Maßnahmen an der Straße (aktiver Lärmschutz) und an lärmbetroffenen baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz) beim Neubau und bei der wesentlichen Änderung von Straßen (Lärmvorsorge) und zur Verminderung der Lärmbelastung an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) sowie für die Entschädigung wegen verbleibender Beeinträchtigungen. Demgegenüber geht es bei § 45 Abs. 1 Nr. 2 Satz 3 StVO um straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen des Lärmschutzes für bestehende Straßen.
Bei der rechtlichen Beurteilung ist zu berücksichtigen, dass die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) im Anwendungsbereich des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO als Orientierungspunkte für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze, deren Überschreitung die Behörde zur Ermessensausübung verpflichtet, herangezogen werden (Bundesverwaltungsgericht, Urteil v. 04.06.1986 – 7 C 76/84). Denn die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung bringen ganz allgemein die Wertung des Normgebers zum Ausdruck, von welcher Schwelle an eine nicht mehr hinzunehmende Beeinträchtigung der jeweiligen Gebietsfunktion zumindest auch dem Wohnen zu dienen, anzunehmen ist. Eine Unterschreitung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung ist danach jedenfalls ein Indiz dafür, dass die Lärmbelastung auch die Zumutbarkeitsschwelle in straßenverkehrsrechtlicher Hinsicht nicht erreicht. Umgekehrt kommt bei einer Überschreitung dieser Immissionsgrenzwerte eine zur fehlerfreien Ermessensausübung verpflichtende Überschreitung der straßenverkehrsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle in Betracht (BayVGH, Urteil vom 21.03.2012 – 11 B 10.1657).

Unter Zugrundelegung dieser Maßgaben und unter Berücksichtigung der vom Landratsamt Aschaffenburg selbst in Auftrag gegebenen schalltechnischen Untersuchung des Staatlichen Bauamtes Aschaffenburg für den streitgegenständlichen Straßenabschnitt kommt man im vorliegenden Fall zu folgendem Ergebnis:
Laut der schalltechnischen Untersuchung des Staatlichen Bauamtes Aschaffenburg liegen bezüglich des klägerischen Anwesens die Lärmpegel bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h tags bei 66,9 dB(A) und nachts bei 59,6 dB(A). Bei dieser schalltechnischen Untersuchung wurden bereits der neu eingebaute lärmarme Fahrbahnbelag und die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Robert-Koch-Straße berücksichtigt. Die danach ermittelten Lärmpegel von 66,9 bzw. 59,6 dB(A) tags/nachts am klägerischen Grundstück überschreiten zwar nicht die Grenzwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV von 72 bzw. 62 dB(A) tags/nachts. Dagegen werden die Grenzwerte der VLärmSchR 97, die bei 69 bzw. 59 dB(A) tags/nachts liegen, in der Nacht bereits leicht um 0,6 dB(A) überschritten. Eine deutliche Überschreitung liegt schließlich mit Blick auf die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung für Mischgebiete vor (vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 3 16. BImSchV), die bei 64 bzw. 54 dB(A) tags/nachts liegen. Denn insoweit liegt der Lärmpegel am klägerischen Grundstück tags um 2,9 dB(A) und nachts um 5,6 dB(A) über den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung.

Bei dieser Sachlage geht das Landratsamt Aschaffenburg bezüglich der Lärmbelastung des klägerischen Grundstückes im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO von einer unzumutbaren Lärmbelastung aus, auch wenn die am klägerischen Grundstück gemessenen Lärmpegel insbesondere unter den Grenzwerten der Lärmschutz-Richtlinie-StV liegen. Nachdem die Tatbestandsseite der Regelung des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO damit erfüllt ist, erfolgt nunmehr die erforderliche Ermessens- und Abwägungsentscheidung über den Antrag auf

Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h. Hierbei sind alle vorliegend zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Interessen entsprechend abzuwägen.

Der beantragte Streckenabschnitt der B 26 befindet sich innerhalb der geschlossenen Ortschaft Hösbach. Demzufolge beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h (§ 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO). Funktionell handelt es sich bei den Bundesstraßen des Fernverkehrs um öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Hinter einer geschlossenen Ortslage (§ 5 Abs. 3 Fernstraßengesetz) gehören zum zusammenhängenden Verkehrsnetz auch die zur Aufnahme des weiträumigen Verkehrs notwendigen Straßen. Durch die Klassifizierung als Bundesstraße handelt es sich bei der B 26 um eine Straße des überörtlichen Verkehrs, welche dem Durchgangsverkehr dient (vgl. Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG). Dies trifft auch für die Ortsdurchfahrt Hösbach als Teil der B 26 zu.
Nach Nr. 3.3 a der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) steht somit im vorliegenden Fall grundsätzlich die besondere Verkehrsfunktion der B 26 einer Geschwindigkeitsbeschränkung entgegen.

Durch das Staatliche Bauamt Aschaffenburg wurde eine Lärmberechnung für das Anwesen von Herrn Schmitt erstellt. Zugrunde gelegt wurde hierbei als Gebietscharakter das vorhandene Mischgebiet. Gemäß § 6 Baunutzungsverordnung dienen Mischgebiete dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben die das Wohnen nicht wesentlich stören. Der Berechnung ist zu entnehmen, dass bei Tempo 50 im Bereich der B 26 (Hauptstraße 5) tags 66,9 dB(A) und nachts 59,6 dB(A) erreicht werden. Im Vergleich dieser Werte mit den Grenzwerten der 16. BImSchV und der Lärmschutz-Richtlinie-StV als Orientierungshilfe ergibt sich Folgendes:
Die Grenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts im vorliegenden Mischgebiet werden im Bereich der Hauptstraße 5 um 2,9 dB(A) tags bzw. 5,6 dB(A) nachts **überschritten**.
Hinsichtlich der Grenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV von tagsüber 72 dB(A) und nachts 62 dB(A) werden die Grenzwerte tagsüber um 5,1 dB(A) bzw. 2,4 dB(A) nachts **unter**schritten.
Bezogen auf die Grenzwerte der 16. BImSchV ist festzustellen, dass die Umsetzung der beantragten Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h folgendes Ergebnis hat: Der Pegel tagsüber wird um 2,5 dB(A) und nachts um 2,4 dB(A) gesenkt. Damit würde auch eine Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h bezogen auf die 16. BImSchV nicht die Einhaltung der Grenzwerte bewirken. Denn tagsüber läge der Wert dann bei 64,4 dB(A) (= + 0,4) und nachts bei 57,2 dB(A) (= + 3,2).

Zu berücksichtigen ist auch, dass den Anliegern der Hauptstraße in Hösbach grundsätzlich wegen der hohen Verkehrsbedeutung der B 26 als Bundesstraße mehr Verkehrslärm zuzumuten ist als beispielsweise Anliegern reiner Wohnstraßen. Hier handelt es sich um ein Mischgebiet gem. § 6 Baunutzungsverordnung, in dem neben dem Wohnen auch die Unterbringung von Gewerbebetrieben möglich ist, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Auch liegen hier die Voraussetzungen für die direkte Anwendung der 16. BImSchV nicht vor, weil hier weder der Bau noch die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen vorliegen. In den vergangenen zwei Jahren wurde zugunsten der Anlieger der gegenständliche Straßenabschnitt ausgebaut. Hierbei wurde lärmmindernder Asphalt aufgebracht, die Fahrbahnquerschnitte wurden verringert und die Gehwege wurden verbreitert, sodass im Ergebnis die kürzlich fertig gestellten Baumaßnahmen zu einer Verbesserung der Lärmsituation beitragen. Der neu eingebaute lärmmindernde Asphalt sowie der Neubau der Lichtsignalanlage an der Einmündung der Robert-Koch-Straße wurden bei der Lärmberechnung bereits berücksichtigt. Bezüglich der Lichtsignalanlage erfolgte ein lärmmäßiger Zuschlag.
Die Berechnung des Lärms beruht auf den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90. Die offizielle Abschnittsbildung wurde bei der Ermittlung der amtlichen Verkehrszahlen

zugrundegelegt, auf die die Lärmberechnungen beruhen. Anhaltspunkte für unsachgemäße Messstellen des Straßenverkehrs sind deshalb nicht ersichtlich.

Als flankierende Maßnahme wurde für die Ortsdurchfahrt Hösbach im Jahr 2016/2017 ein Pilotprojekt umgesetzt, welches durch das sog. Verkehrsinformationssystem (VIS) Fahrzeugführer - neben der ohnehin vorhandenen wegweisenden Beschilderung – mittels programmierbarer LED-Infotafeln an verschiedenen Standorten der zuführenden Straßen auf die (störungsfreie) Befahrbarkeit der Bundesautobahn A 3 hinweist. Demgemäß wurden folglich großräumige Maßnahmen getroffen, welche darauf abzielen den Durchgangsverkehr von der B 26 Ortsdurchfahrt Hösbach fern zu halten und auf die parallel verlaufende Bundesautobahn zu leiten.

Ein Ausweichen des Verkehrs bei Anordnung der beantragten Geschwindigkeitsreduzierung auf angrenzende Gemeindestraßen (Albert-Schweitzer-Straße/Hösbacher Weg) ist nach Ansicht der Unteren Straßenverkehrsbehörde nicht zu erwarten, da diese in 30 km/h-Zonen liegen. Im übrigen befindet sich in unmittelbarer Nähe die Bundesautobahn A 3, die soweit frei befahrbar eine adäquate Umfahrung darstellt. Auch stellt ein Großteil des (Lkw)Verkehrs in der OD unvermeidbaren Ziel- und Quellverkehr dar.

Bei der Abwägung ist auch zu berücksichtigen, dass die B 26 in der OD Hösbach eine hohe Verkehrsbedeutung als Bedarfsumleitung (U 46 in Fahrtrichtung Frankfurt und U 79 a in Fahrtrichtung Würzburg) der parallel verlaufenden Bundesautobahn A 3 hat. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass ab der Kreuzung Robert-Koch-Straße in entgegengesetzter Richtung bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Luftreinhaltegründen bis zur Hauptstraße 179 gilt. Des Weiteren gilt bereits ab der Robert-Koch-Straße wieder in entgegengesetzter Richtung bis zur Abzweigung Daimlerstraße ebenfalls ein Lkw-Fahrverbot ab 7,5 t (ausgenommen Ziel- und Quellverkehr sowie Bedarfsumleitungsverkehr sowie Omnibusse des ÖPNV) ebenfalls zur Begrenzung der Luftschadstoffe. Beide Maßnahmen erfolgten in enger Abstimmung und messtechnischer Begleitung mit dem Bayer. Landesamt für Umweltschutz zum Schutz der Anwohner vor Luftschadstoffen (wie Stickstoffdioxid). Der Anordnungsgrund dieser Maßnahmen hat mit dem streitgegenständlichen Antrag auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen inhaltlich nichts zu tun. Insoweit kann auch kein Anspruch abgeleitet werden auf Gleichbehandlung des beantragten Streckenabschnittes mit den bereits existierenden verkehrsbeschränkten Streckenabschnitten in der OD Hösbach. Im Übrigen wurden für den beantragten Streckenabschnitt keine Argumente bezüglich Luftschadstoffe vorgetragen.

Ergänzend ist noch auszuführen, dass die Busunternehmer die den ÖPNV bedienen, generell die Anordnung von 30 km/h-Strecken nicht befürworten, da diese die Reisezeit verlängert und dadurch die Nutzung des ÖPNV unattraktiver wird. Dies kann dann wieder zu erhöhten Verkehrsmengen führen, weil potenzielle Fahrgäste statt der Nutzung des Busses wieder den eigenen Pkw nutzen.

Darüber hinaus besitzt die Bundesstraße 26 neben einem hohen Maße an Transport- und Verbindungsfunktion auch eine innerörtliche Erschließungsfunktion für die Schöllkrippener Straße (Kreisstraße AB 10). Die Kreisstraße AB 10 stellt von Hösbach kommend über Wenighösbach neben der außerörtlichen Staatsstraße 2307 eine weitere Verbindung zum angrenzenden Kahlgrund dar. Auch dieser Verkehr soll möglichst zügig abgeleitet werden.

Auch kommt dem gegenständlichen Bereich der Hauptstraße 5 keine besondere Aufenthaltsfunktion zu.

Nach dem Ausbau des gegenständlichen Straßenabschnittes ist auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Verkehrssicherheitsgründen nicht angezeigt. Autofahrer, Fußgänger und Fahrradfahrer sind nach dem richtlinienkonformen Ausbau hinreichend

geschützt. Die Fahrbahnbreite beträgt grundsätzlich 6,50 m. In Höhe des „Baumtores" (Ortseingang West) wurde die Fahrbahn kurz auf 6,0 m verengt. Und aufgrund der Schleppkurve wurde diese zwischen Baumtor und Anwesen Schmitt in einem kleinen Bereich auf 7,10 m aufgeweitet. Die Nutzung der Fahrbahn für Fahrradfahrer ist demnach problemlos möglich.

In der Gesamtabwägung zum Schutzbedürfnis der Wohnbevölkerung vor Lärm (hier Anwesen Hauptstraße 5) sowie unter Berücksichtigung der Höhe der vorliegenden db(A)-Werte mit der Bedeutung der Bundesstraße 26 als Straße des überörtlichen Verkehrs überwiegen zusammenfassend in der Gesamtgewichtung aller vorgenannten Aspekte diejenigen, die für den Grundsatz einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts auf qualifizierten Straßen sprechen. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h bei den hier vorliegenden Grenzwertüberschreitungen im Sinne der 16. BImSchV wird im Ergebnis als nicht verhältnismäßig gewertet. In Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens ist damit der o.g. Antrag auf Geschwindigkeitsreduzierung im Ergebnis abzulehnen.

Die Kostenentscheidung beruht auf Art. 3 Abs. 1 Ziffer 2 Kostengesetz. Ausgelöst wurde dieser Bescheid durch das Urteil des Verwaltungsgerichtes Würzburg vom 06.11.2018, das die Verfügung des Landratsamtes Aschaffenburg vom 24.01.2018 aufhob und gleichzeitig das Landratsamt Aschaffenburg verpflichtete über den Antrag des Klägers vom 24.02.2016 unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichtes und in Ausübung pflichtgemäßen Ermessens erneut zu entscheiden. Damit erfolgt dieser Bescheid überwiegend im öffentlichen Interesse.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage bei dem

Bayerischen Verwaltungsgericht in Würzburg

Postfach 11 02 65, 97029 Würzburg

Burkarderstraße 26, 97082 Würzburg

erhoben werden.

Dafür stehen folgende Möglichkeiten zur Verfügung:

a. Schriftlich oder zur Niederschrift

Die Klage kann **schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle** erhoben werden. Die Anschrift lautet:

Bayerisches Verwaltungsgericht in Würzburg

Postfach 11 02 65, 97029 Würzburg

Burkarderstraße 26, 97082 Würzburg

b. Elektronisch

Die Klage kann bei dem Bayerischen Verwaltungsgericht in Würzburg auch elektronisch nach Maßgabe der der Internetpräsenz der Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmenden Bedingungen erhoben werden. Elektronische Dokumente sind hierbei über das Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach (EGVP) an die Gerichte zu übermitteln. Nähere Informationen zu diesem Verfahren können auf der oben stehenden Internetpräsenz der Verwaltungsgerichtsbarkeit abgerufen werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:

Durch das Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Ausführung der Verwaltungsgerichtsordnung vom 22.06.2007 (GVBl S. 390) wurde das Widerspruchsverfahren im Bereich des Straßenverkehrsrechts abgeschafft. Es besteht keine Möglichkeit, gegen diesen Bescheid Widerspruch einzulegen.

Kraft Bundesrechts ist bei Rechtschutzanträgen zum Verwaltungsgericht seit 01.07.2004 grundsätzlich ein Gebührenvorschuss zu entrichten.

Die Klageerhebung per **einfacher E-Mail ist nicht zugelassen** und **entfaltet keine rechtlichen Wirkungen**. Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Klagen entnehmen Sie bitte der Internetpräsenz des Bayerischen Verwaltungsgerichts Würzburg bzw. der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de).

Dr. Wilhelm Wolf
Oberregierungsrat

E m p f a n g s b e k e n n t n i s

Hiermit bestätige ich, den Bescheid des Landratsamtes Aschaffenburg

vom .....03.05.2019..... Az. .....73.1/hö-ge.....

für ...die RAe...Muth & Faust, Aschaffenburg.....

über ....den Antrag des Herrn Hans-Peter Schmitt, Hösbach.....

erhalten zu haben.

....., *den* .....

.....
(Unterschrift)

Landratsamt Aschaffenburg
Sachgebiet 71
Bayernstraße 18
63739 Aschaffenburg

z u r ü c k