

Stellungnahme der Stadtverwaltung Erfurt zur Drucksache 1003/15

Titel

Festlegung aus der öffentlichen Sitzung BuV vom 11.05.2015 zum TOP 9.2
Geschwindigkeitsbegrenzung und LKW-Fahrverbot Hochstedt und Vieselbach (DS 0227/15); hier:
gesetzliche Regelungen

Öffentlichkeitsstatus

öffentlich

Stellungnahme

Die Verwaltung wird beauftragt eine Wertung/ Wichtung der scheinbar gegeneinander stehenden gesetzlichen Regelungen (Umweltrecht- (z.B. Lärm, Erschütterung) / Verkehrsrecht) in Bezug auf das weitere Verfahren zum LKW-Fahrverbot in Vieselbach und Hochstedt vorzunehmen.

Zu dem LKW-Fahrverbot ist festzustellen, dass es sich hierbei um eine Einschränkung des Gemeingebrauchs der Straße handelt. Der (all-) gemeine Gebrauch der Straße ist Thüringer Straßengesetz (ThürStrG) festgeschrieben

§ 14 ThürStrG - Landesrecht Thüringen Gemeingebrauch, Anliegergebrauch

(1) Der Gebrauch der öffentlichen Straße ist jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsrechtlichen Vorschriften gestattet (Gemeingebrauch).

Wird eine Straße dauerhaft für eine Verkehrsart eingeschränkt, kann der Gemeingebrauch nicht mehr realisiert werden. In diesem Fall ist eine Teileinziehung der Straße notwendig:

§ 8 ThürStrG - Landesrecht Thüringen Einziehung, Teileinziehung

(1) Einziehung ist die Allgemeinverfügung, durch die eine gewidmete Straße die Eigenschaft einer öffentlichen Straße verliert. Teileinziehung ist die Allgemeinverfügung, durch die die Widmung einer Straße nachträglich auf bestimmte Benutzungsarten oder Benutzerkreise beschränkt wird. Einziehung und Teileinziehung sind von den Straßenbaubehörden mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekannt zu machen und werden im Zeitpunkt der öffentlichen Bekanntmachung wirksam.

Da die Karl-Marx-Straße aber gleichzeitig als Kreisstraße eingestuft ist, und diese Funktion nicht aufgegeben werden kann, schließt dies eine dauerhafte Beschränkung aus:

§ 3 ThürStrG - Landesrecht Thüringen Einteilung der öffentlichen Straßen

(1) Die öffentlichen Straßen werden nach ihrer Verkehrsbedeutung in folgende Straßengruppen eingeteilt:

... 2..

Kreisstraßen;

das sind Straßen, die dem Verkehr zwischen benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten, dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Kreises oder dem unentbehrlichen Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege dienen oder zu dienen bestimmt sind;

§ 5 ThürStrG - Landesrecht Thüringen Ortsdurchfahrten

(1) Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Landes- oder Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmt ist. Geschlossene Ortslage ist der Teil des Gemeindegebietes, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände oder einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht

Im konkreten Fall gibt es eine Bewohnerin in der Karl-Marx-Straße, welche seit Jahren eine Einschränkung des LKW Verkehrs fordert. Anlass sind die in ihrem Haus spürbaren Erschütterungen.

Im Rahmen eines Rechtsstreites mit der Stadt wurde dabei auf ein Erschütterungsgutachten Bezug genommen, das belegen soll, dass durch die Art und Weise der Straße in besonderer Weise Erschütterungen in die anliegenden Häuser übertragen werden.

Die Stadt hat in diesem Zusammenhang die 30 km/h in der Karl-Marx-Straße angeordnet und zur Durchsetzung den Verkehr einengende Baumscheiben eingebaut. Eine grundlegende Verbesserung der Situation in Vieselbach war aber die Fertigstellung der Ostumfahrung, die nachweislich eine Reduzierung des Gesamtverkehrs um 53 % (von ~7200 Kfz 2002 auf ~3400 2015) und eine Reduzierung des LKW Anteiles um 54% erbracht hat.

Auch nachdem die Klägerin ihre Klage vor dem OVG zurückgezogen hat, gab es immer wieder Forderungen ein LKW Verbot einzuführen, gerade auch mit Blick auf die zunehmende Erschließung des GVZ.

2011 wurde deshalb in Abstimmung mit dem Landesverwaltungsamt eine Probeanordnung für ein LKW Fahrverbot > 3,5t zwischen 22 und 6 Uhr angeordnet. Nach einer Verkehrszählung und Kontrollen in 2012 wurde festgestellt, dass die LKW Anteile gleich geblieben sind und ausschließlich LKW unterwegs waren die Quelle oder Ziel in Vieselbach (Gewerbegebiet Hinter den Streichteichen) hatten. Die Probeanordnung wurde deshalb wieder aufgehoben.

Im Januar 2015 gab es ein erneutes Gespräch mit dem Oberbürgermeister. Im Rahmen dieses Gespräches wurde eine erneute Prüfung zugesagt. Wegen des Straßenzustandes und der bisher nicht realisierbaren grundhaften Erneuerung wurde seitens des Straßenbaulastträgers eine Einschätzung des Straßenzustandes durchgeführt und verlangt den Gemeingebrauch durch eine Tonnagebegrenzung vorübergehend einzuschränken:

§ 15 ThürStrG - Landesrecht Thüringen Beschränkungen des Gemeingebrauchs

Der Gemeingebrauch kann durch die Straßenbaubehörden vorübergehend beschränkt werden, wenn dies wegen des baulichen Zustandes der Straße notwendig ist. Die Beschränkungen sind von der Straßenbaubehörde kenntlich zu machen. Die Straßenverkehrsbehörde und die Gemeinden, welche die Straße berührt, sind über wesentliche Beschränkungen zu unterrichten.

Das Tiefbau- und Verkehrsamt, in Ausübung der Funktion des Straßenbaulastträgers, hat zur Vermeidung weiterer Schäden ein LKW Verbot > 7,5 t, ganztägig, frei für Anlieger, angeordnet. Die untere Straßenverkehrsbehörde ist nach Maßgabe der StVO verpflichtet bei längerfristigen Einschränkungen (i.allg. > 3 Monate) die Federführung zu übernehmen. Im Rahmen der Verkehrsrechtlichen Anordnung (VRAO) werden die betroffenen Nachbarkreise angehört, da zum einen die Beschilderung auch auf deren Straßen vorgenommen werden muss, zum zweiten eine Verlagerung von Verkehrsanteilen eintreten wird. Gibt es keine Zustimmung wird die obere Straßenverkehrsbehörde einbezogen.

Im Sinne dieses Verfahrens sind Fragen des Umweltrechtes nicht in Betracht zu ziehen. Zunächst heben alle Maßgaben in der Lärminderung durch den Straßenverkehr auf die Geschwindigkeit ab. Das Thema steht als solches nicht, da in der Karl-Marx-Straße bereits ein 30 km/h angeordnet ist. Andererseits sind wegen der geringen Verkehrsbelegung mit den geltenden Berechnungsverfahren keine Lärmwerte zu ermitteln, die die 30 km/h bestätigen. D.h. eine Reduzierung auf 30 km/h kann auch zukünftig nicht aus dem Lärmschutz abgeleitet werden. Auf Grund der Erschließung bedarf es einer Freigabe für Anlieger, so dass der LKW -Verkehr nicht wesentlich zu reduzieren ist.

Auf Grund der unterschiedlichen umweltrechtlichen Bestimmungen erfolgt im Folgenden eine differenzierte Betrachtung zu den Problempunkten "Verkehrslärm (durch Luftschalleinwirkungen)" und "Erschütterungen (durch Körperschalleinwirkungen)".

Verkehrslärm

Grundsätzlich werden nur für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) rechtsverbindliche Immissionsgrenzwerte hinsichtlich der zulässigen Geräuscheinwirkungen (durch Luftschall) festgelegt. Für den Lärmschutz an bestehenden Straßen gibt es demgegenüber keine rechtsverbindlichen Normen.

Vorkehrungen zum Lärmschutz an bestehenden Verkehrswegen können sich aus den von den Gemeinden zu erstellenden Lärmaktionsplänen gemäß §§ 47a ff. BImSchG ergeben. Hiernach sind die Gemeinden dazu verpflichtet, für alle Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von 3 Mio. Kfz/Jahr (ca. 8.000 Kfz/Tag) Lärmkarten zu erstellen (Anmerkung: dies erfolgt in Thüringen zentral durch die TLUG) und darauf aufbauend Lärmaktionspläne aufzustellen.

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) der Ortsdurchfahrten der Ortschaften Hochstedt und Vieselbach beläuft sich nach aktuellen Erhebungen auf 2.166 Kfz/Tag und unterschreitet somit deutlich das v.g. Maß für das Verkehrsaufkommen. Es besteht daher keine Verpflichtung für eine Berücksichtigung der Straße im Rahmen der Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung.

Die Berechnungen zur Geräuschbelastung zeigen auf, dass an allen schutzbedürftigen Gebäuden im Straßenraum der Gemeindestraße und der K 49 die in § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV genannten (Lärmsanierungs-)Werte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht nicht überschritten werden. Auch nach den Grundsätzen des Straßenverkehrsrecht kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen gem. Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV vorrangig dann in Betracht, wenn in reinen und allgemeinen Wohngebieten die vom Straßenverkehr herrührenden Beurteilungspegel über 70 dB(A) – tags / 60 dB(A) – nachts liegen

Die Kriterien für ein (zwingendes) Erfordernis zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen werden daher nicht erfüllt.

Erschütterungen

Der Schutz vor erheblichen Erschütterungseinwirkungen beschränkt sich auf die allgemeine Festlegung in § 1 Abs. 1 i.V.m. § 3 Abs. 2 BImSchG, sodass konkretisierende Rechtsverordnungen bislang fehlen. Die Beurteilung des Erschütterungsschutzes im Immissionsschutz erfolgt nach DIN 4150, Teil 2 (Erschütterungseinwirkungen auf Menschen) und DIN 4150 Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen). In der DIN 4150 Teil 2 werden Anforderungen und Anhaltswerte genannt, bei deren Einhaltung erwartet werden kann, dass erhebliche Belästigungen von Menschen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen vermieden werden.

Die im Jahr 2000 an einem Objekt in Vieselbach durch die TLUG vorgenommenen Erschütterungsmessungen haben keine Überschreitungen der Anhaltswerte nach DIN 4150 Teil 3 ergeben. Die maßgebenden oberen Anhaltswerte nach DIN 4150 Teil 2 für Mischgebiete wurden hingegen sowohl tags als auch nachts deutlich überschritten. Eine weitere durch die Anwohner veranlasste Messung an einem anderen Gebäude deutet darauf hin, dass dieser Sachverhalt auf weitere Objekte im Straßenraum der Ortsdurchfahrt zutrifft. Nach Ausführungen der TLUG

wurden die Erschütterungen durch vorbeifahrende Lkw ausgelöst.

In Anbetracht der Höhe der Überschreitungen sind aus immissionsschutzfachlicher Sicht Vorkehrungen zur Minderung der Erschütterungseinwirkungen zwingend geboten. Bis zur Umsetzung von geeigneten Vorkehrungen zur Vermeidung/Minderung von Erschütterungsimmissionen (Fahrbahnsanierung u.a.) ist nach fachlicher Einschätzung des Umwelt- und Naturschutzamtes ein Lkw-Durchfahrverbot gerechtfertigt.

Ferner ist darauf zu verweisen, dass nach dem Jahr 2000, dem Zeitpunkt der Messungen, nach Kenntnisstand des Umwelt- und Naturschutzamtes diverse Erneuerungen/ Ausbesserungsarbeiten an der K 49 vorgenommen worden sind. Vor der Durchführung von (baulichen) Ertüchtigungsmaßnahmen wird daher empfohlen aktuelle Erschütterungsmessungen zur Dokumentation der Ist-Situation zu veranlassen.

Anlagen

Unterschrift Amtsleiter Amt 66

27.05.2015

Datum