

STADT NORDEN

Sitzungsvorlage

Wahlperiode	Beschluss-Nr:	Status
2021 - 2026	0266/2022/3.3	öffentlich
<u>Tagesordnungspunkt:</u> Burggraben - Erläuterung verkehrsbehördlich angeordneter Maßnahmen zum Lärmschutz		
<u>Beratungsfolge:</u> 20.06.2022 Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss öffentlich		
<u>Sachbearbeitung/Produktverantwortlich:</u> Carstens, 3.3		<u>Organisationseinheit:</u> Umwelt und Verkehr

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss nimmt Kenntnis.

Finanzen

Finanzielle Auswirkungen	Ja ☒	Betrag: <u>3.000,--</u> €
	Nein ☐	
Hh-Mittel stehen im Haushaltsjahr 2022 zur Verfügung	Ja ☒	Haushaltsstelle: _____
	Nein ☐	(s. ges. Erläuterung in der Sach- und Rechtslage)
Folgejahre	Ja ☐	(s. ges. Erläuterung in der Sach- und Rechtslage)
	Nein ☒	
Folgekosten	Ja ☐	(s. ges. Erläuterung in der Sach- und Rechtslage)
	Nein ☒	
Hat diese Entscheidung konsolidierende Wirkung für den Haushalt?	Ja ☐	(welche? s. ges. Erläuterung in der Sach- und Rechtslage)
	Nein ☒	

Personal

Personelle Auswirkungen	Ja ☐	_____
		(s. ggfls. auch Erläuterungen in der Sach- und Rechtslage)
	Nein ☒	

Strategische Ziele

1. Wir positionieren Norden als Wirtschafts- und Tourismusstandort unter Nutzung der vorhandenen Stärken, weil ☐
2. Wir entwickeln die Stadtverwaltung von einem Dienstleister zu einem Impulsgeber für das Gemeinwesen, weil ☐
3. Wir fördern bürgerschaftliches Engagement und Eigenverantwortung für die Entwicklung der Stadt, weil ☐
4. Wir schaffen positive Lebensperspektiven für alle Altersgruppen und sichern die Lebensqualität durch eine gute soziale Infrastruktur und ein bedarfsorientiertes Bildungsangebot für Jung und Alt, weil ☐
5. Wir bieten und erhalten die Natur- und Kulturlandschaft und sichern diese durch nachhaltige Konzepte, weil ☐
6. Wir stärken Norden als Mittelzentrum, weil ☐
7. Wir unterstützen die Flüchtlingshilfe, weil ☐
8. Wir fördern den Klimaschutz, weil ☐
9. Wir fördern die Teilhabe von Menschen mit Behinderung in allen Bereichen der Stadt Norden, weil ☐

(Bitte ankreuzen, welchen Zielen die vorgeschlagene Maßnahme dient; bei Bedarf ggfls. in der Sach- und Rechtslage gesondert erläutern.)

Was wollen wir mit dieser Entscheidung erreichen? (Kurze Beschreibung des Ziels)

Andere Ziele:

Lärmschutzmaßnahmen für die Anlieger der Straße



Sach- und Rechtslage:

Anlieger der Straße „Burggraben“ haben in 2021 als Interessengemeinschaft eine verkehrsbehördliche Anordnung gem. § 45 Abs. 1 Nr. 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO) zur Beschränkung der Benutzung der Straße „Burggraben“ zum Schutz der Wohnbevölkerung insbesondere vor Lärm beantragt.

Nachfolgende Ausführungen zeigen die entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen veranlassten Maßnahmen in dieser Angelegenheit. Die erteilte verkehrsbehördliche Anordnung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wurde seitens der Aufsichtsbehörde des Landkreises Aurich als uneingeschränkt rechtskonform bewertet.

Die Straße „Burggraben“ ist eine Hauptverkehrsstraße in Norden mit entsprechender Verkehrsbedeutung und Verteilerfunktion für den innerstädtischen, aber auch den überörtlichen Verkehr. Die Straße ist als ehemalige Bundesstraße 72 in ihrer Funktion als verkehrs wichtig im vorhandenen städtischen Verkehrsnetz einzustufen. Die Fahrbahnbreite beträgt durchgängig mindestens 7,50 m (inkl. Rinnen). Auf der Westseite befindet sich ein getrennter Geh- und Radweg, der von Radfahrern in beide Fahrtrichtungen befahren werden kann (Benutzungsrecht). Auf der Ostseite ist ein zusätzlicher Gehweg vorhanden, der allerdings nicht für den Radfahrverkehr freigegeben ist.

Im Zeitraum vom 18.08.2021 bis einschließlich 24.08.2021 wurde aufgrund des Antrags der Anliegerschaft von der Stadt Norden eine durchgängige Verkehrszählung in der Straße veranlasst. In dem genannten Zeitraum der Verkehrszählung wurde ein erhöhtes Verkehrsaufkommen aufgrund teilweise deutlich vermehrter, touristischer Verkehre (Sommerferien) mit einkalkuliert.

Für die Berechnung der Immissionswerte wurde zu Gunsten der Antragsteller für den Beginn und das Ende der Zählung lediglich ein vollständiger Tag angesetzt und so die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) mit 11.532 Kfz/24 h angenommen (bei einer Kalkulation mit sieben Zähltagen wäre der DTV-Wert entsprechend geringer).

Die Berechnung für die Lärmimmission ergab u. a. unter Berücksichtigung einer Entfernungskorrektur, da sich die Wohnhäuser direkt neben der Nebenanlage (Ostseite) befinden, folgende Werte:

Tagsüber (06:00 – 22:00 Uhr):	69,3 dB
Nachts (22:00 – 06:00 Uhr):	62,1 dB

Eine zusätzlich vorgenommene, kalkulierte Berechnung unter Zugrundelegung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ergab unter den gleichen Voraussetzungen folgende Werte:

Tagsüber:	66,9 dB
Nachts:	59,6 dB

In den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-RL-StV) wurden die seitens der zuständigen Verkehrsbehörde zu berücksichtigenden, relevanten Richtwerte festgelegt. Diese betragen in **allgemeinen Wohngebieten 70/60 dB (tagsüber/nachts)**.

Die Wohnhäuser östlich der Straße „Burggraben“ befinden sich größtenteils in den rechtskräftigen Bebauungsplänen Nr. 11c und 11d der Stadt Norden. Beide weisen die Bereiche östlich der betreffenden Straße als allgemeine Wohngebiete aus, so dass die Richtwerte 70/60 dB zu berücksichtigen sind.

Aus den oben aufgeführten Berechnungsergebnissen bei der geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ergibt sich nachts eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes (62,1 dB).

Tagsüber erfolgt jedoch keine Grenzwertüberschreitung (69,3 dB). Zwar liegt die Lärmimmission nur geringfügig unter dem vorgegebenen Richtwert von 70 dB, allerdings ist hier tagsüber in erster Linie die Funktion der Straße als eine der wichtigsten Hauptverkehrsstraßen Nordens hervorzuheben. Die Süd-Nord-Achse nach Norddeich erfolgt für die Verkehrsteilnehmer, die nicht die Ortsumgehung Norden (B 72neu) in Anspruch genommen haben, genau über diesen Straßenzug (bzw. auch umgekehrt). Neben dem

einheimischen Verkehr und dem touristischen Verkehr ist die Straße auch für Lieferanten von Supermärkten, Baumärkten (Schwerlastverkehr etc.) verkehrswichtig. Auch die Widmung der Straße ohne Beschränkung der öffentlichen Nutzung für bestimmte Verkehrsteilnehmer unterstreicht die Verkehrsbedeutung für die Stadt als Hauptverkehrsstraße (ehemalige B 72).

Bei gleichzeitiger Berücksichtigung einer bei der Berechnung der Immissionswerte angenommenen, erhöhten Verkehrsmenge zu Gunsten der Antragsteller (s. o.) steht die lediglich geringfügige Unterschreitung des maßgeblichen Richtwertes der positiven Beurteilung des Berechnungsergebnisses (tagsüber) nicht entgegen. Die Immissionsbelastung überschreitet den Richtwert von 70 dB nicht.

Die zusätzlich erfolgte Berechnung des Immissionswertes bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zeigt, dass durch eine entsprechende Maßnahme eine Einhaltung des maßgeblichen Richtwertes erreicht werden kann. Durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird der relevante Richtwert von 60 dB (nachts) nicht mehr überschritten, dieser beträgt nachts dann 59,6 dB.

Die Verwaltung hat das ihr vom Gesetzgeber übertragene Ermessen gemäß § 40 VwVfG pflichtgemäß auszuüben und dabei den Zweck der Ermächtigung zu berücksichtigen sowie die gesetzlichen Grenzen einzuhalten.

Der § 45 Abs. 1 in Verbindung mit § 45 Abs. 9 der StVO ermöglicht der Verwaltung eine Ermessensentscheidung unter Beachtung des § 40 VwVfG. Im Rahmen dieses zustehenden Ermessens ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, abgeleitet aus Artikel 20 Abs. 3 des Grundgesetzes, einzuhalten. Dieser besagt, dass die von der Verwaltung veranlasste Maßnahme verhältnismäßig sein muss. Eine Verhältnismäßigkeit liegt vor, wenn Maßnahmen geeignet, erforderlich und angemessen sind.

Geeignet ist eine Maßnahme, wenn das angestrebte Ziel mit der Maßnahme erreicht wird oder zumindest gefördert werden kann. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (nachts) ist geeignet, das seitens der Verwaltung gewünschte Ziel der Einhaltung der Immissions-Richtwerte zu erreichen. Die Berechnung weist einen Wert von 59,6 dB bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h aus, welcher unterhalb des Richtwertes von 60 dB (nachts) liegt. Durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nachts von 50 km/h auf 30 km/h kann entsprechend oben genannter Berechnung eine Verminderung des Immissionswertes von 2,5 dB erreicht werden.

Erforderlich ist eine Maßnahme, wenn es kein milderes Mittel mit dem gleichen Erfolg und vergleichbarem Aufwand gibt. Mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann nachts eine spürbare Reduzierung der Immissionswerte erreicht werden. Diese Beschränkung des fließenden Verkehrs in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr stellt das mildeste Mittel dar, mit dem das gewünschte Ziel erreicht werden kann. Andere in Erwägung gezogene Maßnahmen wie ein Verkehrsverbot für bestimmte Fahrzeugarten und damit verbundene Verlagerungen der Verkehrsteilnehmer sowie die Einrichtung eines Einbahnverkehrs würden den Allgemeinverkehr mehr als erforderlich in seinen Rechten beschränken. Eine solche Maßnahme wäre daher ermessensfehlerhaft.

Angemessen ist eine Maßnahme, wenn die Nachteile, die mit der Umsetzung der Maßnahme verbunden sind, nicht außer Verhältnis zu den Vorteilen stehen, die sie bewirkt. An dieser Stelle erfolgt daher eine Abwägung sämtlicher Vor- und Nachteile der Maßnahme.

Als gewichtiger Vorteil ist eindeutig die Reduzierung der Lärmimmission festzustellen. Die gesetzlichen Grenzen werden unter Berücksichtigung der Maßnahme eingehalten. Der mit der Maßnahme verbundene Nachteil für den Allgemeinverkehr, täglich in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf dem Teilstück der Straße zwischen dem Kreisverkehr „Am Hafen“ und der Einmündung Am Markt (Süd) hinnehmen zu müssen, wiegt dabei erheblich weniger als der erzielte positive Effekt, der sich aus der Geschwindigkeitsreduzierung ableiten lässt. Der Nachteil für den Allgemeinverkehr (nachts) ist zumutbar.

Die Stadt Norden veranlasste daher die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit täglich in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr als Maßnahme, die dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit vollumfänglich entspricht.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Stadt Norden ihr Ermessen nach § 45 Abs. 1 StVO in Verbindung mit § 45 Abs. 9 StVO unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit pflichtgemäß ausgeübt hat.

Grundsätzlich gilt gem. § 3 Abs. 3 Nr. 1 der StVO innerorts eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Reduzierung dieser festgelegten, zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist in diesem Fall täglich nur in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr verhältnismäßig, da in der Zeit ansonsten eine Überschreitung des zulässigen Richtwertes vorliegen würde (s. o.). Die in § 45 Abs. 9 StVO erforderliche besondere Gefahrenlage, die zur Beschränkung des fließenden Verkehrs notwendig ist, kann demnach ausschließlich nachts begründet werden. Tagsüber wird der vorgegebene Lärmimmissionsrichtwert auch bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht überschritten. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit würde tagsüber einen unverhältnismäßigen Eingriff in die Rechte der Verkehrsteilnehmer darstellen und wäre somit ermessensfehlerhaft.

Eine (dauerhafte) Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Straße „Burggraben“ wurde, unabhängig von einer verkehrsbehördlichen Anordnung zum Schutz der Wohnbevölkerung insbesondere vor Lärm, seitens der Verwaltung auch aus anderen Gesichtspunkten geprüft. Allerdings muss hierfür ebenfalls eine entsprechende besondere Gefahrenlage vorliegen. In der Straße „Burggraben“ gibt es keine Unfallhäufungsstelle, die Rückschlüsse auf nicht angepasste Geschwindigkeiten zulässt. Gefährliche Verkehrssituationen aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten konnten ebenfalls nicht begründet werden. Darüber hinaus sind die Sichtverhältnisse in der Straße überall weitreichend.

Die bei der Verkehrszählung im August 2021 ermittelte **V85**, welche die Geschwindigkeit angibt, die von 85% aller Verkehrsteilnehmer nicht überschritten wird, beträgt 53 km/h und ist im Zusammenhang mit den örtlichen Verhältnissen, einer fehlenden Unfallhäufungsstelle, vorhandenen Nebenanlagen etc. als unauffällig zu bezeichnen. Die Vavg, welche die durchschnittliche Geschwindigkeit aller Verkehrsteilnehmer angibt, beträgt 46 km/h und ist ebenfalls unbedenklich.

Eine verkehrsbehördliche Anordnung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist daher nur zum Schutz der Wohnbevölkerung insbesondere vor Lärm und nur in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr zulässig und verhältnismäßig.

Für weitere, seitens der Anliegerschaft beantragte Maßnahmen fehlt eine gesetzliche Grundlage für eine verkehrsbehördliche Anordnung. Dahingehend war der Antrag daher abzulehnen.

Der Landkreis Aurich hat in der Zwischenzeit Geschwindigkeitsmessungen („blitzen“) durchgeführt. Uneinsichtige Verkehrsteilnehmer sind leider nur in dieser Weise dahingehend zu erziehen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit einzuhalten ist.

Anlagen:

Anlagen 1+2 (Verkehrszeichenpläne) zur verkehrsbehördlichen Anordnung vom 29.11.2021