

Wer entscheidet was? Ein rechtliches Problem?

Die Gemeinden sind durch das EU-Recht und dessen Anwendung in Deutschland gezwungen, Lärmaktionspläne aufzustellen. Dazu wird der Handlungsbedarf festgestellt, anschließend werden möglichst wirkungsvolle Maßnahmen definiert. In der Samtgemeinde Lühe u.a.: dauerhaftes Tempo 30 in Mittelnkirchen, nächtliches Tempo 30 in Hollern, Durchfahrtsverbot für Transit-LKWs in Mittelnkirchen und Hollern). Die Samtgemeinde Lühe ist in der Pflicht, die Umsetzung der Maßnahmen sicherzustellen.

Diese Maßnahmen berühren jedoch Verantwortlichkeiten, die bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) sowie dem Straßenverkehrsamt Stade liegen.

Es besteht deshalb eine „**paradoxe**“ **Situation: die Maßnahmen** des Lärmaktionsplans der Samtgemeinde (und die ist rechtlich den Bürgern gegenüber verantwortlich) **würden möglicherweise durch die Entscheidung anderer Behörden verhindert**. Damit würde der Lärmaktionsplan zu viel „Lärm um Nichts“ – und nichts würde geschehen.

Die Samtgemeinde hat durchaus die Möglichkeit, sich gegenüber den Straßenverkehrsbehörden durchzusetzen:

- Die im LAP formulierten Maßnahmen dürfen nicht als Prüfaufträge an die Verkehrsbehörden formuliert werden. (Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt: beide Behörden haben immer wieder Geschwindigkeitsbegrenzungen und erst recht das Verbot des LKW-Transit-Verkehrs abgelehnt.)
- Stattdessen muss der LAP die Maßnahmen klar benennen. Dabei müssen auch die „fachrechtlichen“ Aspekte (wie die Straßenverkehrsordnung, StVO) und eine Abwägung des Für und Wider der Maßnahmen enthalten sein.
- Damit wird der LAP „rechtmäßig“. Die Verkehrsbehörden müssen dem LAP folgen und die dort enthaltenen Maßnahmen umsetzen. Sie können in diesen Fällen nicht mehr selbst (anders) entscheiden.

Im Folgenden ist diese Argumentation auf „Juristendeutsch“ enthalten:

Gutachten des Bundesumweltministeriums aus dem Jahr 2015 ¹

Zusammenfassung:

¹ Quelle: TEXTE 33/2015

Umweltforschungsplan des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
Forschungskennzahl 3712 55 101

TUNE ULR Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie
Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen

„Die Bindungswirkung eines rechtmäßigen Lärmaktionsplans ist stärker als vielfach in der Praxis gehandhabt.

Der Planträger (i.d.R. die Kommune) kann ein Tempolimit mit verbindlicher Wirkung für die Straßenverkehrsbehörde festlegen, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt werden. Dazu gehören vor allem:

- die ordnungsgemäße Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde,
- die Berücksichtigung der Anforderungen des Fachrechts (hier: StVO) und der weiteren Anforderungen an die Planerstellung (insbesondere die ausreichende Abwägung).“

Im Detail:

„**Die Praxis** geht bislang weitgehend davon aus, dass die Fachbehörde (*Hier: Straßenverkehrsamt Stade und NLBStV*) Plananordnungen eines LAP nicht zwingend vollziehen muss, sondern ihr fachbehördliches Ermessen selbständig ausüben kann.

Das **widerspricht dem Wortlaut von § 47 Abs. 6 BimSchG** (Bundes-Immissionsschutzgesetz) **und dem Gebot effektiver Umsetzung von Europarecht. Denn** es macht den Planträger, der die Pflicht aus der ULR (*Umgebungs-Lärm-Richtlinie*) erfüllen muss, abhängig von Entscheidungen der Fachbehörde, die er nicht ausreichend beeinflussen kann.

Vielmehr gilt nach derzeitigem Recht bei europarechtskonformer Auslegung: Der Planträger kann, nach ordnungsgemäßer Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde, ein Tempolimit mit verbindlicher Wirkung für die Straßenverkehrsbehörde festlegen.

Die Bindungswirkung tritt jedoch nur ein, **wenn** der LAP rechtmäßig ist.

Der Planträger muss daher die Anforderungen des **Fachrechts**, hier der StVO, **bei der Planung einbeziehen** und die Verkehrssicherungszwecke der StVO berücksichtigen. Auch alle weiteren Anforderungen an die Planerstellung (insbesondere die ausreichende Abwägung) muss er erfüllen.

Bei Vorliegen dieser Voraussetzung, ist die Fachbehörde sowohl mit Blick auf die tatbestandlichen Anforderungen (relevante Lärmsituation, die ein Tempolimit erlaubt) **gebunden** (auch: „Feststellungswirkung des Plans“) als auch mit Blick auf die Rechtsfolge. Ihr Ermessen wird im Regelfall überlagert oder auf null reduziert. Es lebt nur in a-typischen, vom Plan nicht erfassten Situationen wieder auf.

Nicht abschließend geklärt ist auch die Verfahrenskoordination. Es ist unstrittig, dass der Planträger die jeweiligen Fachbehörden bei der Planung beteiligen muss. Zum Teil wird in der Praxis sogar angenommen, dass die Aufnahme von Tempolimits in den Plan das Einvernehmen der Fachbehörde erfordere. Damit käme der Fachbehörde wiederum eine Vetoposition zu, welche dem Planträger die Erfüllung der Planungspflichten und die Erreichung der Ziele der ULR erschweren, ggf. sogar verunmöglichen. Angesichts einer fehlenden

ausdrücklichen Regelung zu einem Einvernehmenserfordernis im Gesetz ist diese Praxis rechtlich ausgesprochen fragwürdig.“