

A. Hermans,

Ortsamt Schwachhausen
Fachausschuss Verkehr

Bremen, d. 20. November 2019

BÜRGERANTRAG

Zur Anhörung Kirchbachstraße **Tempo 30 Lärmschutz**

Das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) plant für die Kirchbachstraße zwischen Ostpreußische Straße und Scharnhorststraße die Anordnung von Tempo 30. Zur Begründung werden Lärmschutzgründe angegeben und es werden die Richtwerte 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts als Beurteilungspegel genannt, deren Überschreitung mit Gesundheitsgefahren für die Wohnbevölkerung einhergehen können.

Ich bin Anwohnerin der Kirchbachstraße im Bereich nördlich der Scharnhorststraße und beantrage hiermit, den Bereich, in dem Tempo 30 angeordnet werden soll, ebenfalls auf den gesamten Streckenabschnitt zwischen Kurfürstenallee und Schwachhauser Heerstraße auszuweiten.

Zur Begründung führe ich an:

1. Die tatsächliche Lärmbelastung im nördlichen Teil der Kirchbachstraße
 - 1.1. Der nördliche Teil der Kirchbachstraße zwischen Konrad-Adenauer-Allee und Schwachhauser Heerstraße ist deutlich stärker lärmbelastet, als der südliche Teil.
 - 1.2. Für den nördlichen Teil der Kirchbachstraße ist den Beurteilungspegeln, die in der „Schalltechnischen Untersuchung“ ausgewiesen sind, der Straßenbahnlärm hinzuzurechnen und der Summenpegel anzugeben. Dies ist in der „Schalltechnischen Untersuchung“ nicht geschehen.
 - 1.3. Der Summenpegel aus Straße + Schiene liegt nach Aussage des zuständigen Ingenieurbüros in der nördlichen Kirchbachstraße um ca. 1 dB(A) am Tag

und um ca. 2 dB(A) in der Nacht höher als in der „Schalltechnischen Untersuchung“ beschrieben.

- 1.4. Mit diesen Beurteilungspegeln kann aber m.E. nur der Streckenabschnitt gemeint sein, auf dem die Straßenbahn ein gleichmäßiges Tempo fahren kann. In der Nähe von Kreuzungen, Weichen oder Kurven ist davon auszugehen, dass nach den Berechnungsvorschriften für den Schienenverkehrslärm der Straßenbahnlärm noch einmal um bis zu 5 dB(A) höher ist.
- 1.5. Unter Berücksichtigung jener Streckenabschnitte, auf denen die Straßenbahn beschleunigt oder bremst, Kurven fährt oder Weichen überfährt ergeben sich für den nördlichen Teil der Kirchbachstraße damit insgesamt Summenpegel, die am Tag zwischen mind. 70 bis 72 dB(A) und in der Nacht bei 62 bis 64 dB(A) liegen.
- 1.6. Die Grenzwerte sind damit entgegen der Einschätzung des zuständigen Ingenieurbüros auf dem gesamten Streckenabschnitt zwischen Schwachhauser Heerstraße und Konrad-Adenauer-Allee (vice versa) nicht eingehalten.
- 1.7. Für alle angegebenen Immissionsorte im nördlichen Teil der Kirchbachstraße sind selbst unter der Annahme, dass die Beurteilungspegel lediglich ca. 2 dB(A) höher sind als beschrieben, die nächtlichen Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien StV erreicht.
- 1.8. Unter Beachtung der Tatsache, dass der Straßenbahnlärm in der Nähe von Kreuzungen und unter Berücksichtigung des Erhaltungszustandes des Gleiskörpers noch wesentlich höher liegen dürfte, ist insbesondere für das Haus in der Kirchbachstraße 185 - aber vermutlich auch für andere Immissionsorte - davon auszugehen, dass der Lärm hier enteignende Ausmaße angenommen hat.
- 1.9. Da sich nördlich der Scharnhorststraße bis zur Kleinen Kirchbachstraße nahezu ausschließlich Wohnbebauung befindet, ist die Gesundheitsgefahr bei Erreichen von Orientierungswerten hier nicht anders einzuschätzen als für den südlichen Teil der Kirchbachstraße.
- 1.10. Soweit es für den südlichen Teil der Kirchbachstraße für die Anordnung von Tempo 30 daher ausreicht, dass im gesamten Straßenabschnitt ein einziges Haus (Hausnr. 53) durch Grenzwerte oberhalb der Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien StV belastet ist, mache ich gleiches für den nördlichen Teil der Kirchbachstraße geltend, zumal hier die Lärmbelastung in ihrer Gesamtheit deutlich höher ist als im südlichen Teil.
- 1.11. Es ist darüber hinaus auch der Kreuzungsbereich mit der Schwachhauser Heerstraße bei der Lärmberechnung zu berücksichtigen. Derzeit ist das nach Aussage des zuständigen Ingenieurbüros nicht der Fall, mit der Begründung, dass sich hier nur gewerblich genutzte Gebäude befinden.
- 1.12. Ich halte das für ein vorgeschobenes Argument, da in Mischgebieten gewerblich genutzte Gebäude die Regel sind und für sie die gleichen Maßstäbe anzusetzen sein dürften, egal, ob sie sich im Streckenverlauf oder am Rande der zu beurteilenden Strecke befinden.

- 1.13. Ich mache auch darauf aufmerksam, dass es unverständlich ist, wieso in dieser Logik in Höhe der Tankstelle im Kreuzungsbereich mit der Kurfürstenallee Tempo 30 angeordnet werden kann. Auch eine Tankstelle ist ein gewerblich genutztes Gebäude, hier ebenfalls in einem Kreuzungsbereich. Gleiches muss dann auch für die Bankgebäude in Höhe der Kreuzung mit der Schwachhauser Heerstraße gelten, zumal es sich um eine gegenwärtig gewerbliche Nutzung handelt, die veränderbar ist, da die Gebäude auch als Wohngebäude nutzbar sind.

2. Fehlende Ermessensprüfung

Ermessensspielraum

	WA tags/nachts (in dB(A))	MI tags/nachts (in dB(A))
16. BImSchV (Zumutbarkeitsgrenze, gültig bei Neubau und wesentlicher Änderung)	59 / 49	64 / 54
LAP 2014 (Auslösewerte für eine Prüfung auf Lärminderung / Hauptverkehrsstraßen; Einvernehmen von ASV, SUBV, BSAG)	[65 / 55]	65 / 55
Lärmschutz-RL-StV (Orientierungswerte für Gesundheitsgefährdung, Pflicht zum Einschreiten)	70 / 60	72 / 62

Ich frage mich: Warum nutzt das ASV diesen Spielraum nicht für seine Entscheidung? Warum muss Straßenverkehrslärm erst die Gesundheit gefährden, bevor das ASV einschreiten will? Warum fühlt sich das ASV nicht an die Verabredungen aus dem LAP 2014 gebunden?

Annette Hermans, November 2019

- 2.1. Ein Antrag nach § 45 Abs. 1 Satz 3 StVO, so wie ich ihn gestellt habe, darf nur auf der Grundlage einer Ermessenprüfung beschieden werden.
- 2.2. Das ASV missachtet die Pflicht zur Ermessenprüfung, soweit die Anordnung von Tempo 30 allein auf den Bestimmungen der Lärmschutz-Richtlinien StV beruht.
- 2.3. Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung beginnt bei der Prüfung der Lärmbelastung das Ermessen der Behörde bereits beim Überschreiten der gesetzlichen Grenzwerte, wie sie in der 16. BImSchV geregelt sind, denn in den gesetzlichen Grenzwerten der 16. BImSchV findet der Wille des Gesetzgebers auf Lärmschutz der Bevölkerung Ausdruck.
- 2.4. Das Ermessen der Behörde endet bei den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV, da sich dort die Ermessensentscheidung zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichtet, weil die dort genannten Werte die Grenze zur Gesundheitsgefährdung beschreiben.
- 2.5. Das ASV nutzt dieses Ermessen nicht, sondern setzt allein die Grenze zur Gesundheitsgefährdung als Maßstab für seine Entscheidung an, ohne dafür

eine Begründung anzuführen. Dies ist unverständlich, zynisch und nicht hinnehmbar.

- 2.6. Grundlegend dafür, wo die zumutbare Belastungsgrenze für Anwohnende liegt, ist nach Lärmschutz-Richtlinien StV das, was als „ortsüblich“ zu gelten hat.
- 2.7. Das ASV äußert sich in seiner Anordnung nicht dazu, was als „ortsüblich“ zu gelten hat. Dies muss aber sein, da ansonsten in der Entscheidung Ermessenfehler entstehen werden.
- 2.8. Soweit in Bremen gesundheitsgefährdender Lärm als ortsüblich gelten sollte, sollte diese Praxis gerichtlich überprüft werden.

Ich rege an, die Auslösewerte, die die Stadt Bremen für ihre Aktionsplanung zur Lärminderung 2014 gefunden hat, als „ortsüblich“ zu definieren. Sie liegen bei 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht. Auf diese Werte haben sich dieselben Akteure, die jetzt über die Tempo 30 - Anordnung für die Kirchbachstraße befinden werden, im LAP 2014 geeignet. Die Orientierung an Vorgaben aus der Lärmaktionsplanung ist laut Lärmschutz-Richtlinien StV ist ausdrücklich möglich.

Man sollte die Akteure daran erinnern.

Festzuhalten ist, dass dann an allen in der „Schalltechnischen Untersuchung“ beschriebenen Immissionsorten, sowohl die gesetzlichen Grenzwerte als auch die Auslösewerte nach LAP 2014 überschritten sind.

Es läge daher durchaus im Ermessen des ASV für den gesamten Bereich Tempo 30 anzuordnen. Soweit das ASV nicht bereit ist, das zu tun, muss es dafür eine äußerst schlüssige Begründung vortragen

Auch regelt die Lärmschutz-Richtlinien StV, dass bei Würdigung, ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen, nicht nur auf die Höhe des Lärmpegels, sondern auf alle Umstände des Einzelfalls abzustellen sei. Maßgeblich sind neben der gebietsbezogenen Schutzwürdigkeit und der Schutzbedürftigkeit der Wohn-/Bevölkerung die Besonderheiten des Einzelfalls.

3. Würdigung des Einzelfalls / weitere lärmmindernde Maßnahmen

- 3.1. Im Einzelfall hat im nördlichen Teil der Kirchbachstraße der Straßenverkehrslärm enteignende Ausmaße angenommen.
- 3.2. So z. B in Höhe des Immissionsortes mit der Nr. 9, weil dort sich dort im Straßenbelag Löcher, Rillen, Nähte befinden, die bei jedem Fahrzeug, das dort drüber fährt, deutlich hörbare Schlaggeräusche auslösen, in Höhe des Immissionsortes mit der Nr.8, weil dort der Oberflächenzustand der Straßenbahntrasse so schlecht ist, dass sich deutlich wahrnehmbare Erschütterungen im Wohnhaus ausbreiten, sobald Busse darüber fahren, und erst Recht in Höhe des Immissionsortes mit der Nr. 7, weil hier Beurteilungspegel oberhalb von 75 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts herrschen. Mit der Verordnung von Tempo 30 allein ist dem nicht Herr zu werden.
- 3.3. Mein Antrag auf Lärminderung nach § 45 StVO bezieht sich entsprechend nicht allein auf die Anordnung von Tempo 30. Tempo 30 kann ein Mittel sein, aber wie wir lernen konnten ist dadurch die Lärmbelastung an den am stärks-

ten vom Lärm betroffenen Immissionsorten, gar nicht in den Griff zu kriegen. Dazu braucht es mehr.

- 3.4. So wäre es angeraten in beiden Kreuzungsbereichen die Übertretung der angeordneten Höchstgeschwindigkeiten zu überwachen oder diverse Rotlicht-Verstöße beim Überqueren der Kreuzungen ahnden zu können. Ich rege die Aufstellung von festen Radarmessgeräten in beiden Kreuzungsbereichen an.
- 3.5. Tempo 30 muss auch nicht allein aus Lärmschutzgründen. Vielmehr sind beide Kreuzungsbereiche in der Kirchbachstraße (mit der Schwachhauser Heerstraße sowie mit der Kurfürstenallee) Unfallschwerpunkte.
- 3.6. Auch ist die Kirchbachstraße ein Schulweg, der im Schulwegeatlas als gefährlich eingestuft ist und den es zu „entschärfen“ und zu sichern gilt.
- 3.7. Zu guter Letzt möchte ich darauf hinweisen, dass der gesonderte Bahnkörper in der nördlichen Kirchbachstraße eine 400m lange, durchgehende Barriere bildet, die in Zeiten, in denen Barrierefreiheit ein hohes Gut ist, anachronistisch anmutet. Der besondere Bahnkörper darf laut StVO nicht betreten oder befahren werden, wird es aber täglich Dutzende Male, was somit eine Ordnungswidrigkeit darstellt. Hier muss Rechtssicherheit hergestellt werden.
- 3.8. Ich rege deshalb an, Querungsmöglichkeiten für den Bahnkörper einzurichten. Das würde beruhigend auf das Tempo der Straßenbahnen und Linienbusse wirken. Und Radfahrer, die vorzugsweise in beiden Richtungen auf dem Rad und dem Fußweg der stadtauswärtsführenden Seite (von der Schwachhauser Heerstraße in Richtung Kurfürstenallee) unterwegs sind, haben die Möglichkeit, die Straße zu queren und auf der „richtigen“ Straßenseite weiter zu fahren.
- 3.9. Und zu allerletzt noch der Antrag, (sollte es mit Tempo 30 für den gesamten Streckbereich der nördlichen Kirchbachstraße nichts werden) zumindest das Tempo 30 Schild, das im Haus mit der Nr. 185 zur Lärmreduzierung nach Tempobeschränkung dienen soll, nicht erst 3 m vor dem betreffenden Haus zu positionieren, sondern in mind. 100 m Entfernung, damit vor dem Haus auch die gleichbleibende Geschwindigkeit bei Ampel Grün gefahren wird. Alles andere macht keinen Sinn.
- 3.10. Gleiches gilt für den Anfang von Tempo 30 in der südlichen Kirchbachstraße. Auch hier kann das Schild nur dann Wirkung entfalten, wenn es so positioniert ist, dass die am Haus vorbeifahrenden PKW bereits gleichmäßig mit Tempo 30 unterwegs sind und hier nicht erst abbremsen. Das wiederum ist kontraproduktiv, weil es den Lärm erhöht.

Bitte setzen Sie sich aus den hier genannten Gründen für die Anordnung von Tempo 30 auf der gesamten Kirchbachstraße ein.

Dies ist mein Bürgerantrag. Ich hoffe, Sie werden ihm folgen.