



öffentlich

Betreff:

Lärmschutz - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit BAB A10

Einreicher: Fraktionen CDU/ANW, SPD

Erstellungsdatum 20.11.2018

Eingang 922:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.12.2018 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, mit der zuständigen Behörde in Kontakt zu treten, um eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der BAB A10 Abschnitt Uetz und Marquardter Siedlung in der Zeit von 22.00 Uhr - 6.00 Uhr auf 80 km/h für PKW und 60 km/h für LKW zu erwirken.

Dem Ausschuss für Klima, Ordnung, Umweltschutz und ländliche Entwicklung ist bis Februar 2019 ein Zwischenbericht vorzulegen.

gez.
Fraktionsvorsitzende/r

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:

Termin:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

Begründung:

Territorial liegen die Ortschaften Uetz und Marquardter Siedlung direkt an der A 10. Die aufgeschüttete Autobahn liegt ca.10 m über dem Niveau der Wohnhäuser und wird täglich von 36.000 Fahrzeugen befahren. Durch die erhöhte Straßenführung ist der auftretende Verkehrslärm noch viel stärker von der Bevölkerung wahrzunehmen.

Im Zuge der Umsetzung des Potsdamer Klimaschutzkonzeptes, des Lärmaktionsplanes sowie der Reduzierung der Luftschadstoffbelastung kann hier eine begründete behördliche Anordnung im Einvernehmen mit dem Baulastträger (Landesbetrieb Straßenwesen) und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde erfolgen. Hier ist auf das Maßnahmenpaket zur Umsetzung der klimapolitischen Ziele der Landeshauptstadt Potsdam zu verweisen. Bürger der beschriebenen Ortslage haben einen Antrag an den Landesbetrieb Straßenwesen gestellt. Hier wurde gefordert, zur Grundlage der Bemessung schallschutztechnische Untersuchungen durchzuführen. Diese wurden jedoch nicht durchgeführt. Es wird nach wie vor von theoretisch berechneten Werten ausgegangen. Der Landesbetrieb Straßenwesen hat jedoch mit Schreiben vom 15.05.2018 anerkannt, dass die Emissionswerte an mehreren Häusern der Ortslage überschritten sind, passiven Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung A10 zugestimmt und damit die Überschreitung der zulässigen Höchstwerte eingeräumt. Im Bescheid vom 03.09.2018 des Landesbetriebs Straßenwesen (Seite 5, Ergebnis der Prüfung) sagt der Baulastträger, da vorliegend nur nachts eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden kann, sind nach Ziffer 2.4 der Lärmschutzrichtlinie STV straßenrechtliche Maßnahmen auf die Nacht zu beschränken. Dies ist zu erreichen, wenn die Geschwindigkeit in den Nachtstunden auf 80 km/h für PKWs und 60 km/h für LKWs gesenkt wird. Erst dann könnte ein Bewertungspegel auf 59,7 dB (A) erreicht werden. Nach der Lärmschutzrichtlinie STV kommen straßenrechtliche Maßnahmen in Form der Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h für PKWs und 60 km/h für LKWs daher nur in den Nachtstunden in Betracht. Bescheid liegt hilfsweise in Kopie diesem Antrag bei.

Anlage zur DS 185VV/10884



LAND BRANDENBURG

Landesbetrieb
Straßenwesen

Landesbetrieb Straßenwesen | Stolpe, an der Autobahn A 111 | 18540 Hohen Neuendorf

Dezernat Verkehrsmanagement
Dienststätte StolpeStolpe, an der Autobahn A 111
16540 Hohen Neuendorf

Bearb.: Antje Lutter

Gesch.-Z.: 711.15

Hausruf: 1344

Fax:

Internet: www.ls.brandenburg.de
Antje.Lutter@LS.Brandenburg.de

Autobahn A 111 AS Stolpe

Aktenzeichen: 711-10-03-17

Hohen Neuendorf, 03.09.2018

Antrag auf Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A 10 in Höhe der Ortslage Uetz-Paaren

Sehr geehrte Frau [REDACTED] sehr geehrter Herr [REDACTED]

auf Ihren Antrag vom 19.04.2015 ergeht folgender

Bescheid

1. der Antrag, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Bundesautobahn 10 (A 10) in Höhe der Ortslagen Uetz-Paaren und Marquardt-Siedlung gantztägig auf 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw zu beschränken, wird abgelehnt.
2. Sie haben die Kosten des Verfahrens zu tragen. Diese werden in Höhe von 352,00 Euro festgesetzt.

I. Begründung**1. Sachverhalt und Antragsbegründung**

Mit Schreiben vom 19.04.2017 beantragten Sie Prüfungen und Umsetzungen von Lärm-, Bewegungs- und Emissionsschutzmaßnahmen im Bereich der A 10, Ortslage Uetz-Paaren und Marquardt-Siedlung. Unter anderem beantragten Sie die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der A 10 in Höhe der Ortslagen Uetz-Paaren und Marquardt-Siedlung gantztägig auf 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw zu beschränken. Zur Begründung führten Sie in Ihrem Antrag aus, dass seit der Wiedervereinigung auf dem Abschnitt der A 10 der tägliche Autoverkehr stark zugenommen hat, ohne jegliche Lärmschutzmaßnahmen für die Bewohner. Je nach

Seite 2

Landesbetrieb
Straßenwesen

Wettersituation nehme die Lärmbelastung zu. Die Messdaten der Straßenverkehrslärmkarte des Ministeriums für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MLUL) wiesen an Ihrem Grundstück eine Lärmlast von mehr als 65-70 dB(A) aus. Es seien dauerhafte Lärmemissionen von mehr als 75 dB(A) messbar. Nachts läge eine noch höhere Belastung vor. Dadurch komme es zu Gesundheitsbeeinträchtigungen.

Mit Schreiben des LS vom 04.05.2017 wurde Ihnen mitgeteilt, dass Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge nicht in Aussicht gestellt werden. Hinsichtlich Maßnahmen der Lärmsanierung erhielten Sie die Mitteilung, dass ein rechtlicher Anspruch darauf nicht besteht, im Rahmen einer detaillierten schalltechnischen Untersuchung aber geprüft wird, ob freiwillige Leistungen des Bundes für Lärmsanierungen in Aussicht gestellt werden können.

Mit Schreiben vom 15.01.2018 wurden Ihnen die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung mitgeteilt. Sie erhielten im Ergebnis die Möglichkeit, einen Antrag auf Erstattung der Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage (Wohngebäude) zu stellen. Einen entsprechenden Antrag haben Sie gestellt, so dass am 17.04.2018 ein Ortstermin zur Prüfung erfolgte. Mit Schreiben vom 08.05.2018 wurde Ihnen nochmals mitgeteilt, dass Ihnen die Kosten im Rahmen der Lärmsanierung in Höhe von 75 % erstattet werden können. Dieses Angebot ist durch Sie bisher nicht in Anspruch genommen worden.

Hinsichtlich Ihres Antrages auf Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A 10 in Höhe der Ortslage Uetz-Paaren und Marquardt-Siedlung, habe ich Ihnen mit Anhörungsschreiben vom 13.02.2018 nebst Kopie der schalltechnischen Untersuchung die Gründe meiner beabsichtigten Ablehnung dieses Antrages mitgeteilt. Dazu habe ich Ihnen die Möglichkeit gegeben, Stellung zu nehmen.

Mit Schreiben vom 27.02.2018 fragten Sie nach, ob entsprechend in dem von mir erörterten schalltechnischen Berechnungen, tatsächlich nur Berechnungen stattfanden und ob statistisch veraltete Werte (Stand 2015) berücksichtigt wurden. Ebenfalls wollten Sie die Fragen beantwortet haben, ob der Gutachter tatsächlich auf Ihrem Grundstück war und Fotos gemacht worden sind. Die Frage, ob der Gutachter Messungen vornahm oder ob ausschließlich rechnerisch gestützte Berechnungen (Soundplan) erfolgten, wollten Sie auch beantwortet wissen.

Diese Fragen beantwortete ich Ihnen mit Schreiben vom 20.04.2018 und stellte insbesondere klar, dass maßgebende Regelungen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)¹ treffen und nach Ziff. 2.2 dieser Richtlinie Berechnungen des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90)² erfolgen. Örtliche Schallmessungen werden nicht berücksichtigt.

Mit Schreiben vom 11.07.2018 gab ich Ihnen nochmals die Möglichkeit zu meinen Ausführungen Stellung zu nehmen. Sie erklärten daraufhin mit Schreiben vom

Seite 3

Landesbetrieb
Straßenwesen

14.08.2018, dass Sie erst nach Erlass des Bescheides Stellung nehmen werden. Nochmals erklärten Sie, dass entgegen der schalltechnischen Untersuchungen Messungen erfolgen sollten.

2. Rechtliche Würdigung und Verfahren zur Bescheidung

a. Zuständigkeit

Die Verkehrsbehörde des LS ist die sachlich zuständige Behörde zum Erlass des Bescheides auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen zur Minderung von Lärmbeeinträchtigungen durch die Bundesautobahn im Land Brandenburg. Rechtsgrundlage hierfür sind die §§ 44 Abs.1 Satz 1, 45 StVO³, sowie § 3 Abs.3 der Verordnung zur Bestimmung der zuständigen Behörden auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts, Straßenverkehrsrechts-Zuständigkeits-Verordnung (StVRZV)⁴.

b. Ermächtigungsgrundlage

Ermächtigungsgrundlage für die von der Verkehrsbehörde zu treffende Entscheidung für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm für Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen sind die StVO, insbesondere § 45 Abs.1 Satz 2 Nr. 3, § 45 Abs. 1a, § 45 Abs. 1b Nr. 5, die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)⁵ sowie die Lärmschutz-Richtlinien-StV.

aa. Antragsbefugnis und Betroffenheit

§ 45 Abs. 1 S 1 StVO richtet sich grundsätzlich auf den Schutz der Allgemeinheit. Die Vorschrift, welche dem Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm dient, hat drittschützende Wirkung, wenn öffentlich-rechtlich geschützte Individualinteressen durch Einwirkungen des Straßenverkehrs, die das nach allgemeiner Anschauung zumutbare Maß übersteigen, verletzt werden. In diesem Fall gewährt § 45 Abs. 1 S. 1 StVO dem Einzelnen ein Recht auf ermessensfehlerfreie Entscheidung und damit ein begrenztes subjektiv-öffentliches Recht auf ein verkehrsregelndes Einschreiten der Straßenverkehrsbehörde. Auf dieser Grundlage hat der Einzelne einen Anspruch auf Einschreiten gegen rechtswidrige Handlungen Dritter oder rechtswidrige Zustände, wenn dadurch seine öffentlich-rechtlich geschützten Individualinteressen beeinflusst werden. Dieser Anspruch ist beschränkt auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung der Behörde.⁶

Sie als unmittelbar von den Emissionen der Autobahn Betroffene sind antragsbefugt.

bb. Anspruchsprüfung

Sofern eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV vorliegt, begründet dies keinen Anspruch auf Anordnung einer verkehrsrechtlichen Maßnahme, sondern räumt den von Lärm Betroffenen ein subjektiv-öffentliches Recht auf ermessensfehlerfreie Bescheidung des Begehrens ein.

Seite 4

Landesbetrieb
Straßenwesen

Nach Ziffer 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort einen der folgenden Richtwerte überschreitet:

Reine und allgemeine Wohngebiete	70 dB(A)	zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (tags)
	60 dB(A)	zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72 dB(A)	zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (tags)
	62 dB(A)	zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts)
Gewerbegebiete	75 dB(A)	zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (tags)
	65 dB(A)	zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts)

In Betracht kommende Maßnahmen, wie Beschränkungen der Geschwindigkeit, sind daher auf die entsprechenden Zeiträume zu beschränken.

cc. Verfahrensweise

(1.) Schalltechnische Untersuchung

Zur Beurteilung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV ist eine detaillierte schalltechnische Untersuchung durch die KSZ Ingenieurbüro GmbH für die A 10, für die Ortslagen Uetz-Paaren und Marquardt-Siedlung (km 125,5 bis km 128,5) durchgeführt worden. Diese schalltechnische Untersuchung liegt Ihnen vor.

Dabei wurde geprüft, welche Lärmbelastung in den benannten Ortslagen vorhanden ist und welche Lärmreduzierungen sich mit der Anordnung der Senkungsstufen erreichen lassen.

Betrachtet wurden die autobahnnahen Bebauungen der Ortslagen.

Grundlage der Untersuchung waren die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015.

Abschnitt	DTV [Kfz/24h]	M _T [Kfz/h]	M _N [Kfz/h]	P _T [%]	P _N [%]
AS Leest – AS Potsdam-Nord	36.640	2.082	456	13,5	31,3
AS Potsdam-Nord – AS Berlin-Spandau	40.072	2.255	499	14,4	33,3

DTV: durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung
 M_T: maßgebende stündliche Verkehrsstärke Tag
 M_N: maßgebende stündliche Verkehrsstärke Nacht
 P_T: maßgebender LKW-Anteil Tag
 P_N: maßgebender LKW-Anteil Nacht

Zum Zeitpunkt der Untersuchung war die zulässige Höchstgeschwindigkeit 120 km/h. Aktuell liegt diese auch vor.

Seite 5

Landesbetrieb
Straßenwesen

Es wurde geprüft,

- a) ob die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für Wohngebiete von 70/60 dB(A), Mischgebiete von 72/62 dB(A) und Gewerbegebiete 75/65 dB(A) tags/nachts überschritten werden,
- b) welche lärm mindernden Wirkungen mittels verschiedener Senkungsstufen erzielbar sind,
- c) ob die Immissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV)⁷ überschritten werden.

Daraus ergibt sich folgendes Ergebnis der Prüfung:

Zu a):

Für die Ortslagen Uetz-Paaren und Marquardt-Siedlung gibt es keine Bebauungspläne. Da es sich vorwiegend um Wohnbebauung handelt, wurde die Schutzbedürftigkeit entsprechend gemäß Ziffer 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV eines allgemeinen Wohngebietes festgelegt. Die Richtwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts waren heranzuziehen.

Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für Wohngebiete von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts werden im Tagzeitraum an keinem Immissionsort überschritten. Im Nachtzeitraum wird im Untersuchungsgebiet Uetz der Richtwert am Immissionsort Uetzer Dorfstraße 31 um 2 dB(A) überschritten.

Zu b):

Die lärm mindernde Wirkung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw, ganztägig, beträgt im Tagzeitraum bis zu 2 dB(A) und im Nachtzeitraum bis zu 1 dB(A).

Die lärm mindernde Wirkung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw, beträgt im Nachtzeitraum bis zu 3 dB(A).

Hierbei ist zu beachten, dass durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) erreicht werden soll. Die Mindestabsenkung von 3 dB(A) liegt auch dann vor, wenn diese nur 2,1 dB(A) beträgt, da das zugrunde liegende Berechnungsverfahren der RLS-90 eine Aufrundung erfordert.

Da vorliegend nur nachts eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden kann, sind nach Ziffer 2.4 der Lärmschutz-Richtlinien-StV straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen auf die Nacht zu beschränken.

Dies ist zu erreichen, wenn die Geschwindigkeit in den Nachtstunden auf 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw gesenkt wird. Erst dann könnte ein Beurteilungspegel auf 59,7 dB(A) erreicht werden.

Nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Form der Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h für PKW und 60 km/h für LKW daher nur in den Nachtstunden in Betracht.

Seite 6

Landesbetrieb
Straßenwesen

Zu c)

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV betragen für reine und allgemeine Wohngebiete 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts.

Aus den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung zur Auswirkung der beantragten Geschwindigkeitsbeschränkung ist ableitbar, dass im Untersuchungsgebiet Uetz-Paaren die Immissionsgrenzwerte überschritten sind.

Für die von Ihnen beantragte Maßnahme sind diese Überschreitungen nicht maßgebend. Die 16. BImSchV findet keine direkte Anwendung. Die Immissionsgrenzwerte sind nur bei dem Bau einer Straße oder einer wesentlichen Änderung einer Straße maßgeblich. Da es sich bei der A 10 im beantragten Bereich um eine sogenannte Bestandsstraße handelt, auf der keine wesentlichen Änderungen vorgenommen wurden, begründet die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte keine Verpflichtung zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen, wohl aber zur Berücksichtigung derer im Wege der Ermessensausübung.

(2.) Ihre Einwendungen zur Berechnung und Aktualität der Verkehrszahlen

Die Ermittlung der Emissionen des Verkehrs sowie der Immissionen an den Wohngebäuden der Ortslage Uetz-Paaren erfolgten entsprechend dem aktuell gültigen Regelwerk. Maßgebende Regelungen treffen die Lärmschutz-Richtlinien-StV. Nach Ziff. 2.2 dieser Richtlinie sind für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes der RLS-90 maßgebend. Die Berechnung ermöglicht bundesweit objektive Maßstäbe für den Lärmschutz und den Vergleich zwischen unterschiedlichen Fällen von Lärmbelastung.

Örtliche Schallmessungen werden nicht berücksichtigt, da sich die Messwerte nur auf die zum Zeitpunkt der Messung vorhandenen Schallemissions- und Schallausbreitungsbedingungen beziehen und daher nur eine kurzfristige Situation erfassen, die hinsichtlich Verkehrsbedingungen, Windverhältnissen und anderen Faktoren erheblichen Veränderungen unterliegt.

Daher wurden im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung des KSZ Ingenieurbüros GmbH die Immissionspegel entsprechend der RLS-90 berechnet.

Für die von Ihnen beantragte Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A 10 sind daher nur Berechnungen vorzunehmen, wie sich dies aus der Ermächtigungsgrundlage, insbesondere den Lärmschutz-Richtlinien-StV in Verbindung mit der RLS-90, ergibt. Messungen widersprechen der Ermächtigungsgrundlage.

Die Ergebnisse der im Jahr 2015 bundesweit durchgeführten Straßenverkehrszählung, SVZ 2015, bilden die Grundlage der Emissionsberechnung. Diese Zählungen erfolgen in Abständen von 5 Jahren, die nächste daher im Jahr 2020. Mit der SVZ 2015 liegen abschnittsbezogene Verkehrsdaten für alle Bereiche der Autobahn vor, die nicht älter als 5 Jahre sind. Diese Daten sind, wenn keine aktuelleren offiziellen Verkehrsdaten vorliegen, für schalltechnische Berechnungen heranzuziehen.

Seite 7

Landesbetrieb
Straßenwesen

Geringfügige Veränderungen des Verkehrsaufkommens haben nur eine sehr geringe Auswirkung auf die Verkehrsemission. Erst eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens führt zu einem Anstieg des Emissionspegels um 3 dB(A).

3. Rechtsfolge

Eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV begründet keinen Anspruch auf Anordnung einer verkehrsrechtlichen Maßnahme, sondern räumt den von Lärm Betroffenen ein subjektiv-öffentliches Recht auf ermessensfehlerfreie Bescheidung des Begehrens ein.

Vor der Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen ist bei der Ermessenabwägung der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Das bedeutet, dass Ihre Interessen den Interessen der Verkehrsteilnehmer gegenüber gestellt werden müssen. Die Einflüsse straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie die Verkehrsbedeutung der A 10 sind zu beachten.

Bei der Prüfung habe ich auf alle vorherrschenden Umstände des Einzelfalls abzustellen.

Gemäß der schalltechnischen Untersuchung wurden die verkehrlichen Auswirkungen bei unterschiedlichen Stufen der Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit geprüft.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass nur nachts Überschreitungen um bis zu 2 dB(A) vorliegen. Erst die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h für PKW und 60 km/h für LKW bewirken im Nachtzeitraum eine Pegelwertminderung um bis zu 3 dB(A).

Es ist demnach zu entscheiden, ob eine Beschränkung der Geschwindigkeit im Nachtzeitraum auf 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw mit den Interessen der Verkehrsteilnehmer im Einklang steht.

Eine über die derzeit bestehende Beschränkung der Geschwindigkeit in Höhe von 120 km/h weitere Beschränkung könnte eventuelle gesundheitliche Beeinträchtigungen Ihrerseits gegebenenfalls mindern bzw. verhindern.

Gesundheit ist ein hohes Schutzgut, welches durch das Grundgesetz geschützt wird. Der Straßenverkehr ist eine Lärmquelle. Diese kann gegebenenfalls zu Störungen der Erholung innerhalb und außerhalb der Wohnung, zu Schlafmangel und auch zu möglichen Gesundheitseinschränkungen führen.

Grenzwerte zu möglichen gesundheitlichen Auswirkungen fehlen bisher. Eine signifikante Schwelle für gesundheitliche Folgen der Lärmbelastung stellen Beurteilungspegel von etwa 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht dar.⁸ So entschied bereits das Bundesverwaltungsgericht in seiner Rechtsprechung, dass die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung, die auch als verfassungsrechtliche Zumut-

Seite 8

Landesbetrieb
Straßenwesen

barkeltsschwelle nicht schematisch bestimmt werden darf, in Wohngebieten bei Beurteilungspegeln von etwa 70 dB(A) tags/ 60 dB(A) nachts beginnt⁹.

Solche Werte liegen bei Ihnen im Nachtzeitraum mit einer geringen Überschreitung um bis zu 2 dB(A) vor, so dass von einer möglichen Gesundheitsbeeinträchtigung auszugehen ist. Darüber hinaus, kann der Verkehrslärm als störend empfunden werden.

Gegenüber der möglichen Gesundheitsbeeinträchtigung bzw. Störungen des Wohlbefindens stehen die Interessen der täglich über 36.000 die A 10 benutzenden Verkehrsteilnehmer. Diese stellen sich wie folgt dar:

Unter anderem stehen die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und deren Recht auf Leben und Gesundheit Ihren Interessen entgegen. Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit können zu Verkehrsstauungen bzw. zu Durchbrechungen des Verkehrsflusses und den damit zusammenhängenden Problemen schwerer Verkehrsunfälle mit schwersten Sach- und Personenschäden führen.

2
o

Die Geschwindigkeit auf der A 10 in Höhe der Ortslage Uetz-Paaren ist derzeit bereits auf 120 km/h beschränkt.

Eine weitere Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit würde das allgemeine Recht der Verkehrsteilnehmer auf Freizügigkeit noch erheblicher einschränken. Dies umfasst die bestimmungsgemäße Nutzung der Autobahn mit erhöhten Geschwindigkeiten und mit möglichst wenigen Verkehrsbeschränkungen. Eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw steht dem jedoch entgegen.

Zudem würde eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw der Funktion einer Autobahn widersprechen. Die Autobahnen sind nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und so angelegt, dass sie frei von höhengleichen Kreuzungen und für Zu- und Abfahrten mit besonderen Anschlussstellen ausgestattet sind, § 1 Abs. 3 FStrG.¹⁰ Schnellverkehr bedeutet, dass diese Straße nur mit erhöhten Geschwindigkeiten befahren werden soll.

Damit hat die Autobahn mit Ihrer besonderen Funktion auch Bedeutung für den überörtlichen Fern- und Nahverkehr.

Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen zu einer verstärkten Nutzung von Alternativrouten führen können. Dies würde dazu führen, dass sich der Lärm auf autobahnahe Straßen verlagert, wie beispielsweise auf die Bundesstraße 273. Dies ist bei einer Beschränkung der Geschwindigkeit auf 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw umso bedeutender, da die Autobahn hinsichtlich der Geschwindigkeit einer Landstraße gleichstünde.

Darüber hinaus bilden Autobahnen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz und dienen dem welträumigen Verkehr.

Die A 10 ist als Berliner-Ring eine verkehrsstarke Autobahn, auf der zwischen der Anschlussstelle (AS) Leest und der AS Potsdam-Nord täglich über 36.000 Verkehrsteilnehmer fahren. Südwestlich trifft die A 10 an dem Autobahndreieck (AD)

Seite 9

Landesbetrieb
Straßenwesen

Potsdam auf die A 9 und an dem AD Werder auf die A 2. Die A 9 ist die wichtigste Verkehrsverbindung zwischen Berlin und München, wobei sie unter anderem Halle (Saale), Leipzig und Nürnberg passiert. Die A 2 verbindet auf der Ost-West-Achse Berlin mit Oberhausen, vorbei an den Städten Braunschweig, Hannover und Dortmund. Ebenfalls zweigt von der A 10 die A 24 ab, welche Berlin mit Rostock und Hamburg verbindet und damit große Bedeutung für den Güterverkehr hat.

Die A 10 hat insofern neben der Führung des Individualverkehrs erhebliche Bedeutung für den Transit- und Schwerlastverkehr.

Hohe Bedeutung hat diese Autobahn auch für den Pendlerverkehr von und nach Berlin und dem westlichen Umland. Die angegebene Reduzierung der Geschwindigkeit würde längere Fahrzeiten für die Berufspendler mit sich bringen. Dies selbst dann, wenn die Reduzierung der Geschwindigkeit nur in den Nachtstunden vorgesehen werden würde, da bereits in den späten Nachtstunden der Pendlerverkehr beginnt.

Um Eingriffe in den Straßenverkehr möglichst gering zu halten, waren nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV Maßnahmen der Lärmvorsorge bzw. Lärmsanierung als milderes Mittel vorrangig zu prüfen. Lärmsanierungsmaßnahmen wurden Ihnen mit Schreiben vom 15.01.2018 und 08.05.2018 bereits angeboten. Durch solche Maßnahmen würde die Lärmbelastung reduziert und eine Überschreitung der Richtwerte vermieden werden. Die Bundesrepublik Deutschland ist dabei bereit, Aufwendersatz in Höhe von 75 v.H. zu übernehmen. Dieses Angebot ist von Ihnen bisher nicht umgesetzt worden.

Nach alledem überwiegen die Interessen der Verkehrsteilnehmer der A 10 deutlich Ihre Interessen. Unter Berücksichtigung der gering überschrittenen Werte der Lärmschutz-Richtlinien-StV komme ich zu dem Schluss, dass durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung rechtswidrig in die Belange der Verkehrsteilnehmer eingegriffen werden würde.

4. Zusammenfassung

Zusammenfassend stelle ich fest, dass eine Überschreitung der Richtwerte nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV um bis zu 2 dB(A) im Nachtzeitraum vorliegt und eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nach der 18. BImSchV sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum.

Erst eine Reduzierung der Geschwindigkeit im Nachtzeitraum auf 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw würde dazu führen, dass eine Pegelwertminderung um bis zu 3 dB(A) erreicht werden kann.

Im Rahmen des Ermessens waren die mögliche Beeinträchtigung Ihrer Gesundheit gegen das Leben, die Gesundheit, die Freizügigkeit der täglich etwa 36.000 Verkehrsteilnehmer, die bereits vorhandene Geschwindigkeitsbeschränkung sowie die Bedeutung der A 10 für die Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer abzuwägen.