

A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Martin Brandl (CDU)
– Drucksache 17/10631 –

Bearbeitungszeiten Anträge

Die Kleine Anfrage – Drucksache 17/10631 – vom 20. November 2019 hat folgenden Wortlaut:

Ich frage die Landesregierung:

1. Was ist die übliche Bearbeitungszeit beim LBM für Anträge von Kommunen zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen?
2. Inwiefern unterscheiden sich die Bearbeitungszeiten bei Anträgen auf Tempo-30-Zonen von den Bearbeitungszeiten anderer Anträge?
3. Wie lange sollte nach Ansicht der Landesregierung die Bearbeitungszeit beim LBM für Anträge von Kommunen auf Einrichtung von Tempo-30-Zonen höchstens sein?
4. Inwiefern ist das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz durch den LBM bei dessen Entscheidung zu beteiligen?
5. Wie lange dauert eine Beteiligung des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz durch den LBM?
6. Wer trifft letztlich die Entscheidung über einen positiven oder negativen Bescheid?
7. Wie beurteilt die Landesregierung die Zumutbarkeit monatelanger Bearbeitungszeiten wie im Beispiel der Gemeinde Kuhardt, für die die Verbandsgemeinde Rülzheim im November 2018 einen Antrag auf Einrichtung einer Tempo-30-Zone gestellt hat, der trotz angeblich vorliegender Gutachten noch nicht abschließend bearbeitet wurde?

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 11. Dezember 2019 wie folgt beantwortet:

Verbesserungen des Lärmschutzes durch verkehrsbehördliche Maßnahmen sind vermehrt in der öffentlichen Diskussion. Solche Wünsche werden zunehmend von der betroffenen Bevölkerung, insbesondere den Anliegern an stark befahrenen Straßen, an die zuständigen Behörden herangetragen. Dabei haben die Straßenverkehrsbehörden in Deutschland unter Beachtung der bundesweit gültigen und bundesrechtlich geregelten Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) die Möglichkeit, Tempobeschränkungen aus Lärmschutzgründen anzuordnen. Allerdings setzen diese rechtlichen Grundlagen Rahmenbedingungen, die vor dem Hintergrund rechtsstaatlicher Verfahren zu beachten sind. Einschlägig sind insbesondere die Regelungen des § 45 StVO sowie die Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007. Diese Vorgaben sind bei Geschwindigkeitsbegrenzungen zu beachten, weil dies Verwaltungsakte sind, die als Allgemeinverfügungen von Verkehrsteilnehmenden anfechtbar und gerichtlich überprüfbar sind. Verstöße gegen Geschwindigkeitsbegrenzungen sind bußgeldbewehrt und können im Einzelfall auch gravierende Folgen für die Verkehrsteilnehmenden haben. Die anordnenden Behörden sind daher gehalten, die rechtlichen Grundlagen zu beachten und die notwendigen Ermessensentscheidungen auf den Einzelfall bezogen sorgfältig zu treffen.

Für die weiteren Zusammenhänge sowie Erläuterungen zu der in Rheinland-Pfalz eingeführten Handreichung zur Klarstellung und Transparenz des Verwaltungshandelns wird auf die Beantwortung der Kleinen Anfrage 17/74 verwiesen (Drucksache 17/208 vom 22. Juni 2016).

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

Die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Kommunen ordnen innerhalb der Ortslagen die Einrichtung von Tempo-30-Zonen nach § 45 Abs. 1 c StVO und streckenbezogene Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO aus Gründen der Verkehrssicherheit an, ohne dass es insoweit der Zustimmung des Landesbetriebs Mobilität (LBM) bedarf.

Hat eine örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde Anhaltspunkte dafür, dass die Anordnung einer streckenbezogenen Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h aus Gründen des Lärmschutzes nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nummer 3 StVO geboten sein könnte, beantragt sie zunächst für Straßen in der Baulast des Bundes, des Landes und der Kreise beim LBM in seiner Eigenschaft als Straßenbaubehörde die Durchführung einer schalltechnischen Berechnung zur Ermittlung der Lärmsituation.

Beabsichtigt die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde auf der Grundlage des Ergebnisses dieser schalltechnischen Berechnung die Anordnung einer streckenbezogenen Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Gründen des Lärmschutzes, hat sie vor Erlass dieser Anordnung aufgrund des in Abschnitt V der VwV zu § 45 Abs. 1 bis Abs. 1 e StVO, Rn. 13 geregelten Zustimmungsvorbehaltes die Zustimmung des LBM in seiner Eigenschaft als obere Straßenverkehrsbehörde einzuholen. Der Zustimmungsvorbehalt besteht für Maßnahmen im Zuge inner- und außerörtlicher Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie anderer nicht klassifizierter Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften. Der Zustimmungsvorbehalt entfällt für Maßnahmen im Zuge kommunaler (Gemeinde-/Stadt-)Straßen.

Sowohl die Erstellung der lärmtechnischen Berechnungen als auch die Entscheidungen über die Zustimmung zu von den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden beabsichtigten Anordnungen einer streckenbezogenen Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Gründen des Lärmschutzes erfolgen durch den LBM zeitnah. Derzeit bestehen beim LBM insoweit keine Bearbeitungsrückstände.

Insgesamt sind die Bearbeitungszeiten aufgrund des beschriebenen Verfahrens sehr unterschiedlich. Eine pauschale Aussage ist daher nicht möglich.

Zu den Fragen 4 bis 6:

Wie in der Antwort zu den Fragen 1 bis 3 bereits ausgeführt, bedarf eine streckenbezogene Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen in den dort genannten Fällen der Zustimmung des LBM. Diese Zustimmungsentscheidung wird aktuell vorab noch mit dem Verkehrsministerium abgestimmt. Dies dauert in der Regel nur wenige Tage. Die endgültige Entscheidung trifft dann die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde der Kommune.

Zu Frage 7:

Bei der bisherigen Diskussion um Tempo 30 wurde durch Bürgerinitiativen in einigen Fällen die bisherige Verwaltungspraxis infrage gestellt. Hinzu kommt, dass sich vor dem Hintergrund der fehlenden Harmonisierung der Rechtsgrundlage und Regelwerke zum Lärmschutz nun sowohl der Bundesrat als auch die Verkehrsministerkonferenz (VMK) ebenfalls mit der Thematik beschäftigen. Inwieweit dies nun zu Anpassungen oder Änderungen führt, lässt sich derzeit nicht absehen. Vor diesem Hintergrund soll nunmehr eine landesweit konsensfähige – und vor allem rechtssichere – Verfahrensweise gefunden werden.

Dr. Volker Wissing
Staatsminister