



► **Nr. VO/2021/09884-01**
öffentlich

Lübeck, 29.04.2021

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.320 - Ordnungsamt

Bearbeitung: Melanie Wöhlk (E-Mail: melanie.woehl@luebeck.de Telefon: 122-3219)

Antwort zur Anfrage BM Zahn (SPD): Anfrage gem. § 16 GeschO:
Lärmschutzmaßnahmen an der B 75 in HL-Kücknitz

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.05.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.05.2021	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Antwort:

Frage 1: Welche Absprachen wurden getroffen und mit wem um nach der Grundsanierung der Straße mit offenporigem Asphalt (OPA) die vorhandenen Blitzanlagen als Lärmschutzmaßnahmen weiter betreiben zu können

Absprachen mit der Stadt sind seinerzeit nicht getroffen worden.
Die ehemaligen Anlagen vom Typ TraffiStar S330 benötigen einen homogenen Straßenbelag. Durch den offenporigen Asphalt ist ein Weiterbetrieb der S330 nicht mehr möglich.

Frage 2: Werden zusätzlich zu dem OPA auch noch Lärmschutzwände zur Lärminderung installiert

Zuständig für die Installation von Lärmschutzwänden zur Lärminderung ist der LBV/Niederlassung Lübeck. Nach den Erkenntnissen der Stadt sollen zusätzlich Lärmschutzwände entlang der B75 (Ortsdurchfahrt Kücknitz) installiert werden. Sobald die notwendigen Unterlagen vorliegen, wird der LBV-SH eine Abstimmung mit dem Amt für Planfeststellung Verkehr (APV) über die Abwicklung des Planfeststellungsverfahrens durchführen. Das APV, welches im Wirtschaftsministerium angesiedelt, ist zuständig für die Durchführung des Verfahrens. Einen genauen Beginn hierfür kann der LBV-SH daher noch nicht nennen.

Für die betroffenen Anwohner sollen zusätzlich passive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster) geprüft werden, wenn die aktiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand und OPA) nicht ausreichend sein sollten.

Frage 3: Ist der Streckenabschnitt nach der Grundsanierung als eine Autobahn-ähnliche Bundesstraße (d.h. mind. 2 Fahrstreifen in eine Richtung oder Richtungsfahrbahnen baulich getrennt; hier ist beides vorhanden) eingestuft und erlaubt damit z.B. LKWs 80 km/h zu fahren

Nein.

Unabhängig davon, ob im o.a. außer Orts liegenden Straßenbereich eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h oder 80 km/h per Verkehrszeichen 274 beschildert ist, haben daher gem. § 3 Abs. 3 Nr. 2b der StVO

- Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t
- alle Kraftfahrzeuge mit Anhänger, ausgenommen Personenkraftwagen, Lastkraftwagen und Wohnmobile jeweils bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 t
- sowie Kraftomnibusse mit Fahrgästen, für die keine Sitzplätze mehr zur Verfügung stehen,

Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h einzuhalten. Verkehrszeichen, die aber lediglich die rechtliche Regelung (§ 3 Abs. 3 Nr. 2b StVO) wiedergeben, dürfen nicht angeordnet werden (siehe Nr. I der Verwaltungsvorschriften zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen). Es darf also diese rechtliche Regelung nicht mit dem Verkehrszeichen 274-60 + entsprechendem Zusatzzeichen wiedergegeben werden.

Frage 4: Zum Zwecke der Lärmreduzierung soll es zwischen dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH) und der Hansestadt Lübeck eine mögliche Übereinkunft existiert, die beinhaltet, dass

- nach dem Einbau des OPA zunächst eine Geschwindigkeit von 70 km/h anzuordnen ist, und
- erst nach Installation der Lärmschutzwände eine Erhöhung auf 80 km/h realisiert werden soll

Die Vereinbarung gibt es nicht und kann es rechtlich auch nicht geben, da die Anordnung der Höchstgeschwindigkeit auf der Rechtsgrundlage der StVO erfolgt und der Gesetzgeber für die Entscheidungsfindung ein Berechnungsverfahren (RLS-90) in den Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr festgelegt hat.

Frage 5: Dürfte dann eine Geschwindigkeitsreduzierung auf dieser Autobahn-ähnliche Bundesstraße durch eine örtliche Verwaltung angeordnet werden, z.B. für LKWs grundsätzlich oder in den Nachtstunden aus Lärmschutzgründen von z.B. 60 km/h

Siehe Antworten zu Fragen 3 und 4

Frage 6: Der Ausschuss Umwelt, Sicherheit und Ordnung hat schon vor Jahren für diesen Abschnitt eine Section Control gefordert, worauf aber aus Gründen der vorhandenen Geschwindigkeitsüberwachungsanlage verzichtet wurde. Zudem gab es noch zu klärende, rechtliche Bedenken (zuletzt bei der Installation einer solchen Überwachungsanlage auf der Rendsburger Hochbrücke). Ist der Einbau einer solchen innovativen Anlage heutzutage möglich und durch die HL vorgesehen oder wird die alte, vorhandene Überwachungstechnik wiederinstandgesetzt und zur Anwendung gebracht.

Rechtlich betrachtet ist das Betreiben einer Section Control in Schleswig-Holstein, anders als in Niedersachsen, aktuell nicht möglich. Hierzu müssten in Schleswig-Holstein Polizeigesetze geändert werden. Auch auf der Rader Hochbrücke konnte eine Section Control nicht realisiert werden.

Bei einer Section Control könnten zudem lediglich zwei Fahrspuren einer Fahrtrichtung überwacht werden. Ferner benötigt die Abschnittskontrolle eine Mindeststrecke von 1.200 m. Dies ist an der B75 Höhe Lübeck Kücknitz nicht gegeben. Ebenso stellt die Steigung der Straße ein technisches Hindernis dar.

Frage 7: Welcher Verwendung wird die alte hochwertige Blitzanlage zugeführt, wenn diese nicht wieder installiert werden sollte (Zeitwert)?

Im Rahmen der Konzipierung eines neuen Blitzerkonzeptes wird auch die alte Anlage einen neuen Standort erhalten.

Frage 8: Die alte, gut funktionierende Blitzanlage für beide Fahrrichtungen erfasste zahlreiche Geschwindigkeitsüberschreitungen:

- **Wie viele Verstöße wurden in den Jahren 2019 und 2018 registriert und wie hoch waren die Einnahmen aus der Verhängung von Verwarn- bzw. Bußgeldern**
- **Konnten Verstöße nicht geahndet werden, weil die Fahrzeugführenden nicht haftbar gemacht werden konnten (z.B. ausländische PKW/LKW).**

2018: für dieses Jahr liegen keine Zahlen vor

2019: FR Travemünde:	17833 Verwarnungen	1408 Anzeigen	52 Fahrverbote
FR HL-Zentrum:	15310 Verwarnungen	1759 Anzeigen	82 Fahrverbote

Einnahmen: 777.422,47 €, noch offen 156.566,03 €

Die Ermittlung der Verstöße, die nicht geahndet werden konnten, ist nicht statistisch erfasst. Eine nachträgliche Erfassung ist nicht möglich, da sowohl die gesetzlichen Aufbewahrungsfristen als auch die Aussagekraft der jeweiligen Einstellungsgründe dies verhindern. Es sei angemerkt, dass grundsätzlich eine Halterermittlung auf Grundlage des Art. 2 lit. a) der RL 2015/413 zulässig und möglich ist.

Anlagen:

Senator Ludger Hinsen