

■ Editorial

Im Hinblick auf den Umweltlärm hat der Straßenverkehr eine herausragende Bedeutung (siehe hierzu bspw. die Grafik zur Betroffenheit durch verschiedene Lärmarten in Ausgabe 3/98 der *isu* - Nachrichten). Diesem Umstand sowie konkreten Anfragen von mehreren Gemeinden, die sich zunehmend mit Beschwerden über die stetig steigende Verkehrslärmbelastigung befassen müssen, wollen wir in dieser Ausgabe Rechnung tragen.

■ Thema: Verkehrslärm - Anspruch auf Lärmschutz

Während im Fall von Gewerbe- oder Sportlärm die Rechtslage beim Schallschutz eindeutig ist, zeichnet sich der Straßenverkehr durch eine Reihe von komplexen Einzelregelungen aus, die stark vom Anwendungsfall abhängig sind. So hat der Betreiber einer bestehenden oder geplanten Sportanlage durch geeignete technische und / oder organisatorische Maßnahmen sicher zu stellen, daß die für Sportanlagen allgemein gültigen Richtwerte der 'Sportanlagenlärmschutzverordnung - 18. BImSchV' eingehalten werden. Im Hinblick auf den Straßenverkehr ist dies jedoch sehr viel komplizierter. So sind die Immissionsgrenzwerte der 'Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV' für *Lärmvorsorge* lediglich beim *Neubau oder der wesentlichen Änderung* öffentlicher Straßen verbindlich anzuwenden¹. Sie haben jedoch keine Bedeutung für den Verkehrslärm durch bereits bestehende Straßen. Hier wiederum finden - jedoch nur bei Straßen bestimmter Kategorien (bspw. Autobahnen) - die Immissionsgrenzwerte für *Lärmsanierung*, gemäß den 'Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 -', Anwendung². Die sogenannten *Sanierungsgrenzwerte* unterscheiden sich jedoch in ihrer Höhe ganz wesentlich von den *Vorsorgegrenzwerten*, wie die nachfolgende Tabelle verdeutlicht.

Gebietsart	Vorsorgegrenzwert in dB(A)		Sanierungsgrenzwert in dB(A)	
	tags (6-22 Uhr)	nachts (22-6 Uhr)	tags (6-22 Uhr)	nachts (22-6 Uhr)
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47	70	60
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49		
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64	54	72	62
in Gewerbegebieten	69	59	75	65

Immissionsgrenzwerte für *Lärmvorsorge* bzw. *Lärmsanierung*

Im Hinblick auf Schallschutzansprüche aufgrund des von bestehenden Straßen ausgehenden Lärms bedeutet dies, daß sie nur bei ganz bestimmten Straßen (in der Baulast des Bundes) sowie bei Überschreitung sehr hoher Schwellwerte, auf die nachfolgend noch näher eingegangen wird, geltend gemacht werden können.

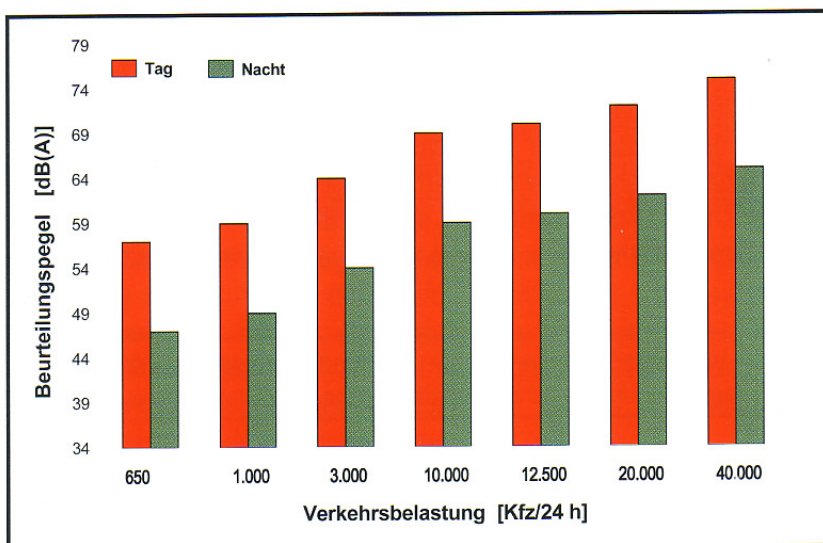
¹ Die bloße Zunahme des Verkehrs - aus welchen Gründen auch immer - gilt dabei nicht als *wesentliche Änderung* und begründet folglich keinen Anspruch auf *Lärmvorsorge*.

² Die 'VLärmschR 97' wurden zwischenzeitlich von einigen Bundesländern (darunter bspw. Rheinland-Pfalz) auch für Landesstraßen eingeführt.

Hinzu kommt, daß Sanierungsmaßnahmen nur durchgeführt werden, wenn entsprechende Haushaltsmittel zur Verfügung stehen und auch dann sind nur 75% der entstehenden Kosten erstattungsfähig.

Im Gegensatz zu den für die Bauleitplanung häufig herangezogenen schalltechnischen *Orientierungswerten* (des Beiblatt 1 zur DIN 18005 'Schallschutz im Städtebau') wird bei den *Grenzwerten* für Lärmvorsorge und Lärmsanierung nicht zwischen reinen und allgemeinen Wohngebieten unterschieden, sie haben jeweils die gleiche Schutzwürdigkeit.

Um eine Vorstellung von den mit der Überschreitung der Lärmvorsorge- bzw. Lärmsanierungsgrenzwerte im einzelnen einhergehenden Verkehrsbelastungen zu erhalten, dient die nachfolgende Grafik. Sie zeigt die Geräuscheinwirkungen im zeitlichen Mittel für die Beurteilungszeiträume Tag (6-22 Uhr) und Nacht (22-6 Uhr) in Abhängigkeit von der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) an einem Einwirkungsort, der einen horizontalen Abstand von ca. 10 m zur Straßenmitte aufweist und der 3 m über dem Straßenniveau liegt. Wir sind bei unserem Rechenbeispiel von einer 'typischen' Gemeindestraße ausgegangen, deren Verkehrsbelastung (Tagesgang) und Lkw-Anteil sich so verhalten, wie sie nach den Standardwerten der 'Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)' anzusetzen sind, sofern keine projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen. Dabei wurde eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, ein nicht geriffelter Asphaltbelag sowie eine ebene Strecke angenommen. Nicht berücksichtigt ist eine Erhöhung der Lärmbelastung durch Reflexionen bspw. an gegenüberliegenden Gebäuden³.



Die Darstellung zur Abhängigkeit des Beurteilungspegels vom DTV in Verbindung mit den weiter oben aufgelisteten Schwellwerten zeigt, daß - bezogen auf Wohngebiete - beim *Neubau einer öffentlichen Straße* bereits ab ca. 1.000 Kfz in 24 h ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen vorliegen kann, während in Bezug auf eine *bestehende Bundesstraße* erst ab einem Verkehrsaufkommen von etwa 12.500 Kfz / 24 h Maßnahmen in Frage kommen.

Bei der Interpretation der Grafik ist zu berücksichtigen, daß es sich hier um eine 'Modellsituation' handelt, bei der zwar durchaus realistische Rahmenbedingungen gewählt wurden, diese können sich jedoch im konkreten Einzelfall - z.B. im Hinblick auf den Lkw-Anteil oder zusätzlichen Lärmeintrag durch Reflexionen - signifikant von den gemachten Annahmen unterscheiden. Ferner weisen wir darauf hin, daß sich - aufgrund der gewählten Verkehrsverteilung - im obigen Beispiel die Beurteilungspegel zwischen Tag und Nacht um ziemlich genau 10 dB(A) unterscheiden, was auch der Differenz der Grenzwerte entspricht. Erfahrungsgemäß stellt die Nacht jedoch, bezogen auf eine mögliche Überschreitung der Schwellpegel, meist den kritischeren Zeitraum dar.

Unabhängig von einer Überschreitung der Sanierungsgrenzwerte sowie ggf. zur Verfügung stehender Finanzmittel besteht außerdem die Möglichkeit mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde über die Chancen von

³ Maßgebende stündliche Verkehrsstärke am Tag $M = 0,06 \cdot \text{DTV}$ bzw. in der Nacht $M = 0,011 \cdot \text{DTV}$ sowie Lkw-Anteile am Tag $p = 10\%$ bzw. in der Nacht $p = 3\%$.

Verkehrsverlagerungen, Tempolimits, Nachtfahrverboten für Lkw und sonstige Verkehrsbeschränkungen zu 'diskutieren'. In § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 der Straßenverkehrsverordnung (StVO) ist festgelegt, daß die Straßenverkehrsverwaltung dazu befugt ist, zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen den Verkehr einzuschränken. Hierbei ist die Verwaltung nicht strikt an Grenzwerte gebunden, sondern es ist im Einzelfall zu prüfen, ob eine Lärmbelastung jenseits dessen vorliegt, was - unter Berücksichtigung des Verkehrs - als ortsüblich hingenommen werden muß. Verkehrsrechtliche Maßnahmen kann jeder Bürger anregen, unabhängig davon, ob er Mieter oder Eigentümer ist.

Darüber hinaus verpflichtet § 47 a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes die Kommunen zur langfristigen Lärmbekämpfung durch die Erarbeitung von Schallimmissionsplänen sowie die Aufstellung eines Lärmminde-rungsplans, sofern schädliche Umwelteinwirkungen (z.B. durch Verkehrslärm) vorliegen (siehe hierzu auch die *im* - Nachrichten 1/99, die sich schwerpunktmäßig mit diesem Thema beschäftigen). Bezogen auf den Straßenverkehr sind im Rahmen der Lärmminde-rungsplanung im übrigen die niedrigeren Lärmvorsorge-grenzwerte der 16. BImSchV maßgebend.

Als letzter Ausweg kommt in besonders kritischen Fällen schließlich eine Entschädigung von Haus- und Wohnungseigentümern in Frage. Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs aus dem Jahr 1986 (III ZR 112/85) kann starker Verkehrslärm von einer öffentlichen Straße einer Enteignung gleich kommen. Die Grenze hierfür ist ebenfalls nicht scharf definiert, liegt aber nach der gängigen Rechtsprechung zwischen 70 bis 75 dB(A) am Tag bzw. 60 bis 65 dB(A) in der Nacht.

■ Rechtsprechung

Tempolimit zum Lärmschutz in Wohngebieten

Vorbemerkung: Neben aktiven (Bau-)Maßnahmen, bspw. der Errichtung von Lärmschutzwänden, sowie passiven Lärmschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern u.ä.) können zur Minderung der Geräuschabstrahlung einer Straße von der zulässigen Straßenverkehrsbehörde grundsätzlich auch 'Verkehrsbeschränkungen' erlassen werden. Hierbei stellt sich natürlich die Frage, nach den dazu notwendigen Voraussetzungen.

Problem: Anfang der neunziger Jahre wurde auf der Autobahn A 661 zwischen den Anschlußstellen Neu-lsenburg und Egelsbach ein Tempolimit von 100 km/h aus Lärmschutzgründen eingeführt. Dagegen haben mehrere Autofahrer geklagt, die sich in unzumutbarer Weise in ihrer Freiheit eingeschränkt fühlten.

Urteil: Der hessische Verwaltungsgerichtshof hat im Frühjahr 1999 entschieden, daß die Geschwindigkeitsbegrenzung aufzuheben und die Schilder mit dem Zusatz 'Lärmschutz' zu entfernen sind.
(Hess. VGH vom 31.03.1999 - 2 UE 2346/96)

Begründung: Die gesetzliche Ermächtigungsgrundlage für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung zum Lärmschutz der Wohnbevölkerung ist § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO. Voraussetzung für eine solche Anordnung ist danach, daß die Geschwindigkeitsbeschränkung zur Erreichung des beabsichtigten Zwecks notwendig ist. Dazu ist es erforderlich, daß die zuständige Straßenverkehrsbehörde den Nachweis führt, welche schutzwürdigen (Bau-)Gebiete, in welchem Umfang bzw. welcher Intensität einer Lärmbelastung durch den Autoverkehr ausgesetzt sind. Dieser konkrete Nachweis der Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit bestimmter Bereiche bzw. Objekte entlang der A 661 wurde nach Ansicht des Gerichts bei der Anordnung im Jahr 1993 nicht geführt.

Interpretation: Im Hinblick auf den 1997 neu in § 45 StVO eingeführten Abs. 9 muß die Verkehrsbeschränkung zwingend geboten sein und aufgrund örtlicher Verhältnisse eine Gefahrenlage bestehen, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der geschützten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Der hohe Rang des

Gesundheit und der Wohnruhe bleibt zwar im Grundsatz auch nach dieser Ergänzung anerkannt, jedoch werden nunmehr an den Nachweis des für die Verkehrsbeschränkung erforderlichen Maßes der Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung strengere Anforderungen gestellt.

Nach wie vor setzt eine Anordnung nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 nicht das Vorliegen eines Schallpegels bestimmter Höhe voraus, sondern läßt eine Einzelfallprüfung zu. Bei dieser ist jedoch neben dem Schutzbedürfnis auch der Nachweis zu führen, daß die geschwindigkeitsbeschränkende Anordnung tatsächlich geeignet ist, den mit ihr verfolgten Zweck zu erreichen. Dazu genügt der rechnerische Nachweis einer zu erwartenden Reduzierung des Beurteilungspegels nicht, vielmehr muß aufgezeigt werden, daß sich die Lärmbelastung für das menschliche Gehör wahrnehmbar verringert. Da das menschliche Gehör Lärmveränderungen erst bei einer Pegeldifferenz in einer Größenordnung von 3 dB(A) eindeutig als solche wahrnehmen kann, ist eine entsprechende Pegelminderung notwendig. Dies steht im übrigen im Einklang mit der 'Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV', bei der erst ab einer Erhöhung um 3 dB(A) von einer wesentlichen Änderung einer Straße ausgegangen wird.

■ Sonstiges

Gutachten 'Umwelt und Gesundheit'

In einem Anfang September veröffentlichten Sondergutachten erklärt der seit 1971 bestehende Umweltrat der Bundesregierung, daß speziell Umweltbeeinträchtigungen durch Lärm derzeit unterschätzt werden. Die Experten führen aus, daß die Geräuschbelastung der Bürger durch Straßen-, Schienen- und Flugverkehr nach wie vor hoch sei. Die in den letzten Jahren erzielten Fortschritte der Lärminderungstechnik wurden durch die Zuwachsraten im Verkehrsaufkommen in vielen Bereichen kompensiert.

Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch umweltbedingten Lärm sind häufig zwar aufgrund der Vielfalt einwirkender Reize nicht eindeutig belegbar. Es verdichten sich jedoch die Erkenntnisse, daß Umweltlärm bei den betroffenen Personen zu erhöhter Ausschüttung von Stresshormonen führt und dadurch das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen ansteigt.

Zusätzlich zu konkreten Minderungsmaßnahmen fordert der Umweltrat auch eine neue Bewertung von Lärm. Neben einer besseren Anpassung der Zeiten mit erhöhter Empfindlichkeit an den Lebensrhythmus (Arbeit - Freizeit - Schlaf) wird vor allem eine ganzheitliche 'akzeptorbezogene' Erfassung und Bewertung aller Geräuschquellen vorgeschlagen, wie dies die novellierte TA Lärm im Ansatz vorsieht. Dabei sollten jedoch auch die nicht in den Anwendungsbereich der TA Lärm fallenden Quellen (bspw. Sportanlagen) berücksichtigt werden.

Sondergutachten: 'Umwelt und Gesundheit. Risiken richtig einschätzen', ISBN 3-8246-0604-6 (in Vorbereitung)

Impressum

isu - Nachrichten ist eine Veröffentlichung der *isu* GmbH. Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigungen, auch auszugsweise, Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen zu *kommerziellen Zwecken* nur mit schriftlicher Genehmigung der *isu* GmbH.

Herausgeber

isu GmbH, Steinwendener Straße 8a,
66877 Ramstein-Miesenbach

Redaktion

Dr. Andreas Merz

Druck

Paqué Druckerei und Verlag, Ramstein

Copyright

Inhalte, Konzept und Layout unterliegen dem Urheberrecht.