

Lärmschutzrecht

- Vorschriften zum Schutz vor Fluglärm insbesondere im Luftverkehrsgesetz in Verbindung mit maßgeblichen Rechtsverordnungen und im Fluglärmgesetz.

- Regelungen zum Schutz vor Straßenverkehrslärm insbesondere
 - ⇒ Straßenverkehrsgesetz (StVG)
 - ⇒ Straßenverkehrsordnung (StVO)
 - ⇒ Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO),
 - ⇒ Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)
 - ⇒ in Verbindung mit maßgeblichen Verordnungen
 - ⇒ Bundesfernstraßengesetz (FernStrG).

- Normen zum Schutz vor dem Lärm von Industrie- und Gewerbeanlagen, Sportanlagen und sonstigen Freizeitanlagen im Bundes-Immissionsschutzgesetz in Verbindung mit wichtigen Verordnungen Verwaltungsvorschriften (TA Lärm) und "privaten" Regelwerken wie etwa der Freizeitlärm-Richtlinie des Länderausschusses für Immissionsschutz.

Dreistufiges Lärmschutzkonzept

1. Technische Anforderungen zur **Lärminderung an der Quelle**, also z.B. Anforderungen an Kraftfahrzeuge, an Triebwerke von Flugzeugen, an Baumaschinen, an Industrieanlagen usw.
2. Der nach dem Stand der Technik nicht vermeidbare, aber unzumutbare Lärm ist im Rahmen der **Raum- und Projektplanung** tunlichst zu mindern, also beispielsweise bei der Trassenplanung für Fernstraßen.
3. Soweit auf den beiden genannten Regelungsebenen das gebotene Lärmschutzniveau noch nicht sichergestellt werden kann, kommt schließlich noch eine **Lenkung der grundsätzlich zugelassenen lärmintensiven Aktivitäten** in Betracht.
Hier ist z.B. im Straßenverkehr an Geschwindigkeitsbeschränkungen und an Durchfahrtsverbote in den Nachtstunden zu denken

Straßenverkehrslärm

(a) den Lärmschutz an der Quelle,

(b) den Lärmschutz in der Verkehrswegeplanung,

(c) den Lärmschutz durch Verkehrsregelungen und -
beschränkungen.

a) Lärmschutz an der Quelle

Die Geräuschemissionen von Kraftfahrzeugen sind Teil der Fahrzeugvorschriften der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO).

§ 49 Abs. 1 StVZO schreibt hinsichtlich der Beschaffenheit von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern vor, dass die Geräuschentwicklung das nach dem jeweiligen Stand der Technik Unvermeidbare nicht übersteigen darf.

Die StVZO legt allerdings keine entsprechenden Grenzwerte fest, sondern beschränkt sich auf eine Verweisung auf die maßgeblichen Richtlinien der EG, die im Anhang zu § 49 Abs. 2 StVZO in der jeweils aktuellen Fassung aufgeführt werden.

b) Lärmschutz in der Planung

Die Errichtung neuer und die Änderung bestehender Verkehrsanlagen stehen unter dem Vorbehalt einer behördlichen Zulassungsentscheidung.

Dem Schutz vor Verkehrslärm ist in einem vierstufigen Modell Rechnung zu tragen:

- In erster Linie ist bei der Trassenführung auf eine Schonung von Wohngebieten und anderen schutzwürdigen Gebieten zu achten.
- Soweit dies nicht hinreichenden Schutz bietet, sind schädliche Umwelteinwirkungen zu vermeiden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz).
- Soweit aktiver Schallschutz insbesondere wegen unverhältnismäßiger Kosten nicht gefordert werden darf, müssen vom Baulastträger passive Schallschutzmaßnahmen finanziert werden.
- Soweit auf diese Weise schädliche Umwelteinwirkungen nicht vermieden werden können, ist eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten (§ 74 Abs. 2 Satz 3 Verwaltungsverfahrensgesetz).

Verkehrslärmschutzverordnung

Die Verordnung legt Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche beim Bau und der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen fest. Die in § 2 niedergelegten Grenzwerte sind nach der Schutzbedürftigkeit der jeweiligen Gebiete abgestuft:

- Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime: tags (6 bis 22 Uhr) 57 dB(A)/ nachts (22 bis 6 Uhr) 47 dB(A),
- reine und allgemeine Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebiete: 59/49 dB(A),
- Kerngebiete, Dorf- und Mischgebiete: 64/54 dB(A),
- Gewerbegebiete 69/59 dB(A).

Allerdings beschränkt sich der Anwendungsbereich der 16. BImSchV und damit auch ihrer Grenzwerte auf den **Neubau oder die wesentliche Änderung von Verkehrswegen**, d.h. auf erhebliche bauliche Eingriffe. Für Speyer trifft dies auf die A 61 zu, sofern dort ein Ausbau von vier auf sechs Fahrspuren erfolgen sollte.

Es fehlen jedoch Vorschriften für eine **Lärmsanierung bei unveränderten Verkehrswegen**.

Für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes liegt lediglich eine Richtlinie des Bundesministers für Verkehr vor. Danach kommen Lärmsanierungsmaßnahmen – i.d.R. Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden – in Betracht, wenn am maßgeblichen Immissionsort ein Beurteilungspegel von 70 dB(A) tagsüber bzw. 60 dB(A) nachts überschritten wird **und Finanzmittel** für eine Lärmsanierung zur Verfügung stehen.

c) Lärmschutz in der Verkehrslenkung

Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt **bei** **Gemeindestraßen** allein bei den Gemeinden. Sie können durch Umwidmung die Benutzungsart eines öffentlichen Weges verändern. In Innenstädten kommt so beispielsweise unter gewissen Umständen die Einrichtung von Fußgängerzonen in Betracht.

Das Straßenverkehrsrecht bietet die Möglichkeit, **auf der** **lokalen Ebene** Maßnahmen zu ergreifen, um direkt das individuelle Fahrverhalten des Fahrzeugführers zu beeinflussen.

Zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm können die Straßenverkehrsbehörden

- den Verkehr auf bestimmten Straßen beschränken oder verbieten,
- dürfen Fußgängerbereiche, verkehrsberuhigte Bereiche sowie geschwindigkeitsbeschränkte Zonen festgesetzt und
- in Wohngebieten Tempo-30-Zonen eingerichtet werden