



Dr. Thomas Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat

An die Stadtratsfraktion
Bündnis 90/DIE GRÜNEN – rosa liste
Marienplatz 8
80331 München

12.02.2018

Lärm ist Lärm:

**Gleiche Grenzwerte bei der Bewertung von Verkehrslärm
an Bundes- und Stadtstraßen**

Antrag Nr. 14 - 20 / A03203 der Stadtratsfraktion
Die Grünen – rosa liste vom 27.06.2017

Sehr geehrte Frau Stadträtin Krieger,
sehr geehrte Frau Stadträtin Hanusch,
sehr geehrte Frau Stadträtin Nallinger,
sehr geehrter Herr Stadtrat Krause,
sehr geehrter Herr Stadtrat Bickelbacher,
sehr geehrter Herr Stadtrat Danner,
sehr geehrte Damen und Herren,

nach § 60 Abs. 9 GeschO dürfen sich Anträge ehrenamtlicher Stadtratsmitglieder nur auf Gegenstände beziehen, für deren Erledigung der Stadtrat zuständig ist.

Ihr an das Kreisverwaltungsreferat gerichteter Antrag hat zum Ziel, bei der Bewertung von Verkehrslärm an Bundes- und Stadtstraßen die gleichen Grenzwerte anzuwenden.

Das Kreisverwaltungsreferat als Straßenverkehrsbehörde trifft Maßnahmen auf öffentlichem Verkehrsgrund nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung. Der Vollzug der Straßenverkehrsordnung ist eine laufende Angelegenheit, deren Besorgung nach Art. 37 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 GO und § 22 GeschO dem Oberbürgermeister obliegt.

Eine beschlussmäßige Behandlung der Angelegenheit im Stadtrat ist rechtlich nicht möglich.

Ruppertstr. 19
80466 München
Telefon: 089 233-45000
Telefax: 089 233-45003

Ich erlaube mir daher, Ihren Antrag in Abstimmung mit dem Oberbürgermeister auf dem Schriftwege zu beantworten.

In Ihrem Antrag Nr. 14-20 / A 0303 vom 27.06.2017 fordern Sie:

„Die Verwaltung übernimmt bei der Einschätzung und Beurteilung der Lärmbelastung an bestehenden kommunalen Straßen die Immissionsgrenzwerte, die für eine Lärmsanierung an Bundesfernstraßen gelten.“

Zunächst darf ich kurz auf die unterschiedlichen Begrifflichkeiten von Lärmsanierung, Lärmvorsorge, Grenz- und Richtwerte eingehen.

Beim Lärmschutz an Verkehrswegen wird unterschieden zwischen

- der Lärmvorsorge beim Neubau von Straßen oder der wesentlichen Änderung von Straßen und
- der Lärmsanierung an bestehenden, baulich nicht zu verändernden Straßen.

Bei der Planung neuer Verkehrswege sind im Rahmen der Lärmvorsorge Immissionsgrenzwerte vorgegeben, die am Immissionsort durch entsprechende bauliche Maßnahmen eingehalten werden müssen.

An bestehenden Verkehrswegen gibt es keinen Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen für die bereits vorhandene Bebauung. Hier können im Zuge einer Lärmsanierung vom Baulastträger im Rahmen der vorhandenen Mittel und auf Grundlage von haushaltsrechtlichen Regelungen Lärmsanierungsmaßnahmen getroffen werden.

Bei straßenverkehrlichen Lärmschutzmaßnahmen wiederum kommen Richtwerte zur Anwendung, also Werte, die grundsätzlich eingehalten werden sollen. Im Gegensatz zum Grenzwert muss ein Richtwert jedoch nicht zwingend eingehalten werden.

Für Lärmsanierung und Lärmvorsorge kommen verschiedene gesetzliche Vorschriften zur Anwendung aus denen die für den jeweiligen Anwendungsbereich unterschiedlichen einschlägigen Grenz- bzw. Richtwerte resultieren.

Im Benehmen mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt kann ich Ihnen darlegen, welche Verfahren bei der Beurteilung von Straßenverkehrslärm angewendet werden.

Lärmvorsorge - Lärmschutz bei neuen und wesentlich geänderten Verkehrswegen

Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Nach Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ist zum Schutz der Nachbarschaft sicherzustellen, dass die folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden:

| | Tag | Nacht |
|--|----------------|----------------|
| Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime | 57 Dezibel (A) | 47 Dezibel (A) |
| Reine, allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete | 59 Dezibel (A) | 49 Dezibel (A) |
| Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete | 64 Dezibel (A) | 54 Dezibel (A) |
| Gewerbegebiete | 69 Dezibel (A) | 59 Dezibel (A) |

Eine Änderung ist wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen baulich erweitert wird oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tag oder 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Die Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) regelt Art und Umfang von passiven Schallschutzmaßnahmen sofern nach § 41 Abs. 2 BImSchG die Kosten von aktiven Schallschutzmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Beide Verordnungen betreffen aufgrund der Ermächtigungsgrundlage in § 43 BImSchG ausschließlich die Lärmvorsorge bei Neubau oder wesentlichen Änderungen öffentlicher Straßen. Die darin genannten Immissionsrichtwerte stellen somit keine Sanierungen auslösende Werte bestehender unveränderter Straßen dar.

Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen

Eine zwingende gesetzliche Regelung zur Lärmsanierung an bestehenden Straßen besteht weder auf Bundes- noch auf Landesebene. Lärmsanierungsmaßnahmen können unterschieden werden in bauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen.

- Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen:

Die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR97) sehen Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen vor.

Die VLärmSchR97 wurde mit Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 den Obersten Straßenbaubehörden der Länder bekannt gegeben. Die Anwendung wird auch für Straßen, die nicht in der Baulast des Bundes liegen (= städtische Straßen), empfohlen.

Freiwillige bauliche Lärmschutzmaßnahmen setzen nach VLärmSchR97 (i.V.m. Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vom 25.06.2010 zur Absenkung der Lärmsanierungswerte) voraus, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden festgelegten Werte übersteigt:

| | Tag | Nacht |
|---|----------------|----------------|
| Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime, reine, allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete | 67 Dezibel (A) | 57 Dezibel (A) |
| Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete | 69 Dezibel (A) | 59 Dezibel (A) |
| Gewerbegebiete | 72 Dezibel (A) | 62 Dezibel (A) |

- Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen:

Für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind § 45 StVO sowie die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) maßgebend.

Die Straßenverkehrsbehörde kann die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenabschnitte aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das Gleiche gilt gem. § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen. Bei den genannten Normen handelt es sich um sog. Ermessensvorschriften. Bei dieser sind die beteiligten Interessen sowohl der Anwohner als auch der Verkehrsteilnehmer gegeneinander abzuwägen. Insbesondere hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde bei der Entscheidung über den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen sowohl die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer zu würdigen als auch die Interessen anderer Anlieger in Rechnung zu stellen, ihrerseits von übermäßigem Lärm verschont zu bleiben, der als Folge verkehrsberuhigender Maßnahmen an anderer Stelle durch die Verlagerung des Verkehrs eintreten kann.

Verkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen dürfen dabei nicht zu einer Beschränkung der Widmung durch Untersagung bestimmter Verkehrsarten oder Benutzungszwecke führen, sondern müssen im Einklang mit der widmungsgemäßen Bestimmung der jeweiligen Straße stehen. Dabei ist immer die Maßnahme vorzuziehen, die den geringsten Eingriff in den Straßenverkehr darstellt. Verkehrsverbote kommen im Grundsatz nur in Betracht, wenn die besondere Verkehrsfunktion der jeweiligen Straße und die Verkehrsbedürfnisse dies zulassen, für die ausgeschlossenen Verkehrsarten sowohl zumutbare als auch geeignete Umleitungsstrecken vorhanden sind und eine Verlagerung des Straßenverkehrslärms in andere schutzwürdige Gebiete nicht zu befürchten ist.

Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV kommen straßenverkehrsrechtliche Anordnungen insbesondere bei Überschreitungen der folgenden Richtwerte in Betracht:

| | Tag | Nacht |
|--|----------------|----------------|
| Reine, allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete | 70 Dezibel (A) | 60 Dezibel (A) |
| Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete | 72 Dezibel (A) | 62 Dezibel (A) |
| Gewerbegebiete | 75 Dezibel (A) | 65 Dezibel (A) |

Fazit

Bei der Bewertung von Verkehrslärm werden keine unterschiedlichen Sanierungswerte an Bundes- und Stadtstraßen herangezogen. Die unterschiedliche Bewertung bei baulichen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen beruht auf unterschiedlichen gesetzlichen Vorgaben.

Sowohl die Landeshauptstadt München als auch die zuständigen Landes- und Bundesbehörden verwenden bei baulichen Lärmsanierungsmaßnahmen die Lärmsanierungswerte der VLärmSchR97.

Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen bewerten beide Stellen nach den Vorgaben der Lärmschutz-Richtlinien-StV.

Eine Angleichung der Grenz- und Richtwerte der VLärmSchR97 und der Lärmschutz-Richtlinien-StV wäre Aufgabe des Gesetzgebers. Ob und ggf. wann eine Herabsetzung der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV vorgenommen wird, ist derzeit nicht bekannt.

Wir gehen davon aus, dass die in den Anträgen aufgeworfenen Fragestellungen beantwortet sind und der Antrag damit erledigt ist.

Dieses Schreiben ist auf Wunsch des Referats für Gesundheit und Umwelt mit diesem abgestimmt und von diesem mitgezeichnet.

KVR-III/111

elektronischer Versand (odt) an KVR GL/24 - beschlusswesen.kvr@muenchen.de
für Bearbeitung im RIS;

elektronischer Versand (odt) an das PIA – anlagen. ru@muenchen.de
zur Veröffentlichung in der Rathausumschau;

WV bei KVR-III/111 - zum Vorgang;

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Böhle