

Regelungslücken beim Lärmschutz

*Auszüge aus „Regelungslücken beim Schutz vor Straßen- und Schienenverkehrslärm“,
Bayrisches Landesamt für Umwelt, 2007*

Jahrzehnte lang haben die jeweils in der Opposition stehenden Parteien regelmäßig die Lärmsanierung für laute Bahnstrecken gefordert. Diese wurde ebenso regelmäßig von der jeweiligen Regierungskoalition abgelehnt. **Bis heute gibt es keinen gesetzlich festgelegten Anspruch auf Lärmsanierung an lauten Straßen und Schienenwegen.** Als teilweiser Ersatz dienen Lärmsanierungsprogramme, und zwar seit 1978 für Bundesfernstraßen und erst seit 1999 auch für Eisenbahnstrecken des Bundes, d. h. der Deutschen Bahn AG. Lärmsanierungsmaßnahmen werden allerdings nur verwirklicht, soweit Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. Einzelheiten der Lärmsanierung sind für die Bundesfernstraße in [5], für Strecken der Deutschen Bahn AG in [6] geregelt, in letzterer Regelung allerdings mit zu geringem Standard. Für die übrigen Verkehrswege gibt es keine bundeseinheitlichen Regelungen zur Lärmsanierung. Die Haushaltsmittel für die Lärmsanierung waren für Eisenbahnstrecken lange deutlich zu gering bemessen. Auch ist bei der Lärmsanierung der Eisenbahnstrecken der Grundsatz, dass aktive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Wände) Vorrang vor passiven Maßnahmen (vor allem Lärmschutzfenster) haben, nicht festgelegt. Dieser Grundsatz gilt bisher auf Grund von § 41 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG [2] nur für die Lärmvorsorge von Landverkehrswegen und seit 2006 für die Lärmsanierung von Bundesfernstraßen.

– Die fehlende Verpflichtung zu einer Gesamt-Beurteilungspegel-Betrachtung für die Verkehrsräusche führt zu nicht wirkungsgerechten, zum Teil wirkungslosen Maßnahmen beim Verkehrslärmschutz.

Bei der Ermittlung des öffentlich-rechtlichen Anspruches auf Schutzmaßnahmen vor Verkehrslärm (gem. § 2 Abs. 1 Nr. 4 i.V. mit § 41 BImSchG) müssen in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV [3] nach der herrschenden Rechtsauffassung nur die Teilbeurteilungspegel der neu zu bauenden oder umzubauenden Verkehrswege einbezogen werden. Das bedeutet, dass i.d.R. keine Beurteilung aus allen einwirkenden Verkehrsräuschen vorgenommen wird, obwohl nur dadurch „schädliche Umwelteinwirkungen“ im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG zu erkennen und zu beseitigen sind. Auch kann die formaljuristisch eingeschränkte Betrachtung nicht das Risiko vermeiden, dass im Hinblick auf eine Gesamtlärm-minderung wenig wirksame und damit unwirtschaftliche Schallschutzmaßnahmen verwirklicht werden; denn die Nichtberücksichtigung aller immissionswirksamen Teilbeurteilungspegel der einwirkenden Straßen und Bahnen kann gerade bei aufwändigen Schallschutzmaßnahmen zu Fehlinvestitionen führen, wenn z.B. ein pegelbestimmender Hauptverkehrsweg nur deshalb unberücksichtigt bleibt, weil ein erheblicher baulicher Eingriff in ihn unterbleibt. Die enge Gesetzesauslegung durch Planfeststellungsbehörden und Verwaltungsgerichte kann daher zum Teil nicht der berechtigten Forderung von § 41 Abs. 2 BImSchG genügen, wonach die Kosten einer Schutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen sollen. Für dieses Teilproblem hat der Bundesrat in seiner EntschlieÙung zur 24. BImSchV schon 1996 die Bundesregierung aufgefordert, die Rechtslage zu verbessern – bis jetzt leider vergeblich.

– **Die sog. wesentliche Änderung ist in den Fällen, in denen nicht durchgehend neue Fahrstreifen und Gleise an einen bestehenden Verkehrsweg angebaut werden, ebenfalls keine lärmwirkungsgerechte Regelung.**

Sie ist derzeit Voraussetzung für Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Verkehrswegen, die durch erheblichen baulichen Eingriff verändert werden sollen [§ 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV]. Bei dieser Regelung, die den verpflichtenden Einstieg in die Lärmsanierung möglichst vermeiden wollte, kommt es nur bedingt auf die absolute Höhe der Beurteilungspegel nach dem Umbau an, jedoch unabdingbar auf eine Mindestpegelerhöhung, die je nach Höhe der künftigen Beurteilungspegel zwischen 2,1 und 0,1 dB(A) liegen muss. Bei Beurteilungspegeln in eigentumsrechtlich kritischer Höhe muss die Pegelerhöhung mindestens 0,1 dB(A) betragen.

– **Die Voraussetzungen für den Anspruch auf Schallschutz an Verkehrswegen mit erheblichem baulichen Eingriff sollten möglichst bald geändert werden.**

Es kommt nämlich in den Übergangsbereichen zwischen Neubau und erheblichem baulichen Eingriff einerseits sowie zwischen erheblichem baulichem Eingriff und unverändertem Verkehrsweg andererseits immer wieder zu ungerechten Regelungen, wenn zwei gleich beschallte Immissionsorte unterschiedliche Schallschutzansprüche zugestanden bekommen. Noch weniger sinnvoll ist es, wenn z.B. Gebäude auf einer Seite des Verkehrsweges einen Schallschutzanspruch zugebilligt bekommen, weil sich der Nacht-Beurteilungspegel von 60,0 auf 60,1 dB(A) erhöht, während die Gebäude auf der anderen Seite des Verkehrsweges leer ausgehen, wenn dort ein deutlich höherer Pegel gleich bleibt oder sich verringert. Welchem Bürger können die zuständigen Beamten diese Regeln nahe bringen, die nur aus dem Willen entstanden sind, beim Schallschutz zu sparen? Die Lärmbetroffenen empfinden es als ungerecht, dass gleich hohe Lärmeinwirkungen hinsichtlich des Anspruches auf Schallschutzmaßnahmen nicht gleich behandelt werden, da die Rechtsansprüche auf Lärmschutz bei Neubauabschnitten, Umbauabschnitten und unveränderten Abschnitten ganz unterschiedlich geregelt sind. Hier kann nur auf den Gesetzgeber verwiesen werden.

– **Pegelerhöhungen infolge betrieblicher Änderungen führen zu keinem Schallschutzanspruch.**

Betriebliche Änderungen sind z.B. die Erhöhung der Fahrzeug- und Zugzahlen infolge von Dauerumleitungen.

– **Die Regelungen der 24. BImSchV [4] für den sog. passiven Schallschutz, d.h. für die Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen am Gebäude, sind ebenfalls mangelhaft.**

Der Bemessung des passiven Schallschutzes werden üblicherweise nur die nach den Vorgaben der 16. BImSchV berechneten (Teil-)Beurteilungspegel zu Grunde gelegt, d.h. die Schallimmissionen aus einwirkenden unveränderten Verkehrswegen bleiben unberücksichtigt. Die tatsächliche Lärmbelastung außer Acht zu lassen, kann zu ungeeigneten Schallschutzmaßnahmen führen. Damit zeigt auch die 24. BImSchV [4], dass bei ihrer Erarbeitung weniger Lärmschutzgründe als Spargesichtspunkte eine Rolle gespielt haben. Dies hat zur Folge, dass man unter Ansatz der niedrigen Anhaltswerte nach VDI 2719 [8] für Innenräume eine Schallschutzklasse mehr ermitteln würde, unter Ansatz von Gesamtbeurteilungspegeln u.U. mehr als eine Schallschutzklasse, verglichen mit dem Verfahren der 24. BImSchV. Näheres dazu ist in [19] zu finden.

Falls die Gesamtbeurteilungspegel bei der Ermittlung der Schallschutzfensterklasse unberücksichtigt bleiben, sollte man zumindest aus Kulanzgründen die anspruchsberechtigten Hauseigentümer im Laufe des Planfeststellungsverfahrens, spätestens aber bei der Ermittlung vor Ort, darauf hinweisen, dass die nach 24. BImSchV ermittelte Fensterklasse nicht ausreichend gegen den Gesamtlärm schützt, und ihnen empfehlen, unter Selbstbeteiligung von 100 – 150,- € je Fenster und Schallschutzklassenstufe solche Fenster einzubauen, die eine um 1 – 2 Stufen höhere Schallschutzklasse besitzen als man sie bei restriktiver Auslegung der 24. BImSchV ermittelt. Nur für Teilbeurteilungspegel bemessene Schallschutzfenster sind im Übrigen unwirtschaftlich im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG und können sogar zwecklos sein.