

Bericht des Landes Hessen

zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 19./20.04.2018 in Nürnberg

TOP 6.7 Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes

Die Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz vom 14./15.04.2016 und vom 08./09.10.2015 zur Verbesserung des Schutzes vor Straßenverkehrslärm hat der Bund trotz der Dringlichkeit und der großen Bedeutung dieser Thematik nicht umgesetzt. Als Zeithorizont für die Überarbeitung hatte die Verkehrsministerkonferenz ursprünglich das Frühjahr 2016 gefordert. Die von der Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlichten Daten der Straßenverkehrszählung 2015 haben gezeigt, dass vielerorts die Verkehrsmengen deutlich zugenommen haben und gerade an Bundesfernstraßen sich infolgedessen die Lärmproblematik verschärft hat. Es besteht mithin Handlungsbedarf.

Überdies gibt es derzeit rechtssicher keine Möglichkeit, die Lärmspitzen und die Lästigkeit von Motorrädern in die Lärmberechnungen sachgerecht einzubeziehen. Aus diesem Grund ist es zwingend erforderlich, dass bei der vorgesehenen Überarbeitung der RLS-90 die hohen und spezifischen Lärmemissionen von Motorrädern angemessen im Berechnungsverfahren berücksichtigt werden.

Auch vor dem Hintergrund der aktuellen Ergebnisse der Lärmwirkungsstudie NORAH (Noise-Related Annoyance, Cognition, and Health) ist eine Anpassung der Schutzstandards für die Wohnbevölkerung an Bestandsstraßen geboten. Die NORAH-Studie, die Ende Oktober 2015 veröffentlicht worden ist (www.norah-studie.de), ist die bislang umfangreichste Untersuchung zum Thema Lärmwirkung. Nach dem Studienergebnis ist das Risiko für einen Herzinfarkt, einen Schlaganfall oder eine Herzinsuffizienz überwiegend ab Straßenverkehrslärmpegeln von 50 dB(A), teilweise auch ab 55 dB(A) statistisch signifikant erhöht und steigt bei höheren Schallpegeln kontinuierlich weiter an.

Grundsätzlich kommen nur bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen die niedrigen Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zur Anwendung. Für Bestandsstraßen gelten sowohl im Hinblick auf die Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen als auch hinsichtlich der Anordnung von lärmschutzbedingten Geschwindigkeitsbeschränkungen deutlich höhere Auslöse- bzw. Richtwerte.

In der Rechtsprechung ist in Bezug auf die Anordnung von lärmschutzbedingten Geschwindigkeitsbeschränkungen anerkannt, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV als Orientierungshilfe herangezogen werden können. Werden diese Werte überschritten, so hat der Einzelne nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) allerdings lediglich einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung gegenüber der Straßenverkehrsbehörde. Das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde kann sich zur Pflicht zum Einschreiten verdichten, wenn die in den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV des Bundes) festgelegten weitaus höheren Richtwerte überschritten werden. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV des Bundes sind im Bereich der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle angesiedelt bzw. liegen darüber (Wohngebiete: 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts; Kern-, Dorf- und Mischgebiete: 72 dB(A) tags / 62 dB(A) nachts).

Der Bund hat richtigerweise die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen im Jahr 2010 um jeweils 3 dB(A) abgesenkt. Es bleibt unverständlich, wie der Bund einerseits ab einem bestimmten Pegelwert die (teure und langwierige) Lärmsanierung in Aussicht stellt, die (in aller Regel kostengünstige und kurzfristig umsetzbare) Anordnung von Verkehrsbeschränkungen aber nicht zulassen möchte. Werden beispielsweise die Auslösewerte für die Lärmsanierung in einem nahe einer Bundesfernstraße gelegenen Wohngebiet vielfach überschritten, nicht aber die 3 dB(A) höher angesetzten Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV, kommen je nach Anzahl der Betroffenen kostenintensive und langwierige aktive Lärmsanierungsmaßnahmen (wie etwa der Bau einer Lärmschutzwand) auf haushaltsrechtlicher Grundlage in Betracht. Die Anordnung einer kostengünstigen und einfach umzusetzenden Geschwindigkeitsbeschränkung scheidet in der Regel jedoch aus.