

LfU 2/1

Beurteilung anlagenbezogener Verkehrsgeräusche

1. Fahrzeuggeräusche auf einem Betriebsgrundstück sowie bei der Ein- und Ausfahrt, die im Zusammenhang mit dem Betrieb einer Anlage entstehen, sind gem. **TA Lärm Nr. 7.4 Absatz 1 Satz 1** dem Anlagengeräusch zuzurechnen. Für solche Verkehrsvorgänge auf dem Betriebsgrundstück können gem. Nr. A.2.2 Abs. 5 der TA Lärm insbesondere die RLS 90 sowie die Berechnungsverfahren nach DIN 18005 Teil 1, Ausgabe Mai 1987 herangezogen werden. In der Praxis wird für die Berechnung und Beurteilung der Geräusche des ruhenden Verkehrs auf Betriebsgrundstücken meist die **Parkplatzlärmstudie des LfU** (Schriftenreihe des LfU, in Überarbeitung) verwandt. Die zu erwartende Neufassung der DIN 18005 enthält deshalb auch kein eigenes Berechnungsverfahren mehr, sondern verweist auf die bayerische Parkplatzlärmstudie.

Die **Ein- und Ausfahrt** wird begrenzt durch die Teilnahme am öffentlichen Verkehr. Das Fahrzeug nimmt nicht mehr am öffentlichen Verkehr teil, wenn seine erste Achse den öffentlichen Verkehrsweg verlassen hat. Das Fahrzeug nimmt am öffentlichen Verkehr teil, sobald die letzte Achse sich auf dem öffentlichen Verkehrsweg befindet. Unter Verkehrsweg ist hier die Fahrbahn für den Kfz-Verkehr zu verstehen, nicht der Fußgängerweg.

Die Geräusche von **Verladetätigkeiten**, die **auf öffentlichen Verkehrsflächen** im Zusammenhang mit der Anlage und in deren näherem Umfeld stattfinden, sind dem Anlagengeräusch zuzurechnen.

Geräusche, die durch **menschliches Verhalten** verursacht sind (z.B. Gespräche, Autoradio), auf die der Anlagenbetreiber keinen Einfluss hat, sind nicht dem Anlagengeräusch zuzuordnen, sondern nach den verhaltensbezogenen Lärmbekämpfungsvorschriften zu behandeln (z.B. nach § 117 OWiG).

Die vorstehenden Abgrenzungen wurden vom Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) getroffen und decken sich nicht in jedem Falle mit der Definition der Teilnahme am öffentlichen Verkehr nach Straßenverkehrsrecht. Danach kann eine Verkehrsfläche z. B. auch dann

öffentlich sein, wenn sie zwar auf einem Privatgrundstück liegt, aber jedermann zugänglich ist.

2. Die durch den anlagenbezogenen Verkehr auf öffentlichen Straßen verursachten Geräusche sind, vor allem wenn diese Straßen sonst ein geringeres Verkehrsaufkommen haben, häufig belästigender als der eigentliche Anlagenlärm und somit oft der Hauptgegenstand von Beschwerden. Im Rahmen der schalltechnischen Beurteilung von Anlagen sind deshalb auch die Geräusche des von ihnen auf öffentlichen Verkehrsflächen verursachten Verkehrs zu berücksichtigen und zu beurteilen. Dem trägt die **TA Lärm** in **Nr. 7.4 Absätze 2 bis 4** unter Bedingungen Rechnung:

Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 Metern von dem Betriebsgrundstück in Gebieten nach Nr. 6.1 Buchstaben c bis f sollen durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, soweit

- *sie den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöhen,*
- *keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und*
- *die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erstmals oder weitergehend überschritten werden.*

Der Beurteilungspegel für den Straßenverkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen ist zu berechnen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90.

Mit dem „Abstand von 500 m“ ist die kürzeste horizontale Entfernung zu Ein- und Ausfahrten gemeint. Der Verkehrsweg ist danach nur soweit zu betrachten, wie er innerhalb dieses Bereichs liegt. Die Einschränkung auf Gebiete nach Nr. 6.1 Buchstaben c) bis f) bezieht sich auf die Lage der Immissionsorte. Für die Beurteilung der Geräusche aus dem anlagenbezogenen Verkehr auf den öffentlichen Verkehrsflächen sind meist andere Immissionsorte maßgeblich als für die Beurteilung der Anlagengeräusche. In bestimmten Fällen kann eine Sonderfallprüfung nach Nr. 3.2.2 der TA Lärm gerechtfertigt sein, bei der der Verkehrsweg über den Abstand von 500 m hinaus betrachtet werden muss, um eine sachgerechte Beurteilung zu ermöglichen.

Aus dem Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV folgt, dass entsprechend deren Anlage 1 für die Berechnung die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) des anlagenbezogenen Verkehrs auf der öffentlichen Straße anzusetzen ist und auch die dort genannten Beurteilungszeiten gelten.

Der zusätzliche Verkehr auf der Zufahrt wird sich besonders auf die Bereiche auswirken, wo die Belastung durch andere öffentliche Verkehrsflächen (Parkplätze und Straßen, Schienenwege) bisher relativ gering war und er die Verkehrsgeräusche wesentlich - also um mindestens 2,1 dB(A), das sind aufgerundet (siehe Anlage zur 16. BImSchV) 3 dB(A) - erhöhen kann.

Ein allmähliches weiteres Anwachsen der Lärmbelastung über die Grenzen des Zumutbaren hinaus wird mit dieser Regelung der TA Lärm allerdings nicht verhindert. Wenn die durch die Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf den öffentlichen Verkehrsflächen entstehende Zusatzbelastung durch organisatorische Maßnahmen des Betreibers alleine (Nr. 7.4 Absatz 2 TA Lärm) nicht ausreichend minderbar ist, kann sich deshalb eine neue Anlage auch als unzulässig erweisen, es sei denn, dass planerische und bauliche Maßnahmen des Betreibers oder der Gemeinde bzw. des Trägers der Straßenbaulast sowie verkehrsregelnde Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde eine ausreichende Minderung bewirken. Verkehrslenkende Maßnahmen, wie etwa Wegweisungen sind grundsätzlich immer möglich, Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote kommen erst nachrangig in Frage.

Im Geltungsbereich von Bebauungsplänen sind nach der Art der baulichen Nutzung an sich zulässige Vorhaben *im Einzelfall unzulässig, wenn sie nach Anzahl, Umfang oder Zweckbestimmung der Eigenart des Baugebiets widersprechen. Sie sind auch unzulässig, wenn von ihnen Belästigungen oder Störungen ausgehen, die nach der Eigenart des Baugebietes im Baugebiet selbst oder in dessen Umgebung unzumutbar sind* (§ 15 Abs. 1 BauNVO).

Bei Vorhaben im unbeplanten Innenbereich (§ 34 BauGB) kann sich im Einzelfall eine Unzulässigkeit aus dem bauplanungsrechtlichen Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme ergeben. Vorhaben im Außenbereich (§ 35 BauGB) sind nur zulässig, wenn öffentliche Belange nicht entgegenstehen bzw. nicht beeinträchtigt werden. Die Vermeidung einer unzumutbaren Verkehrslärmbelastung im Sinn einer schädlichen Umwelteinwirkung stellt einen solchen öffentlichen Belang dar.

Wo die Grenze des Zumutbaren liegt, muss im Einzelfall entschieden werden. In der Regel geben für nicht stärker vorbelastete Gebiete die in § 2 der 16. BImSchV aufgeführten Immissionsgrenzwerte dafür einen Anhalt. Bei höherer Vorbelastung sollte wenigstens eine Überschreitung der in § 1 der 16. BImSchV genannten Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts vermieden oder, wenn diese schon gegeben ist, die Belastung nicht mehr erhöht werden. Aus Nr. 7.4 TA Lärm ist allerdings eine solche Begrenzung nach oben nicht abzuleiten. Nach Auffassung des Rats von Sachverständigen für Umweltfragen ist zur Vorbeugung gegen Gesundheitsgefahren eine Überschreitung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts zu vermeiden.

Für die Beurteilung der anlagenbezogenen Verkehrsgeräusche von **Einzelbauvorhaben** gilt auch das Bauordnungsrecht. Nach **Art. 52 Abs. 6 Satz 1 BayBO** müssen Stellplätze und Garagen so angeordnet und ausgeführt werden, *dass ihre Benutzung die Gesundheit nicht schädigt und das Arbeiten, das Wohnen und die Ruhe in der Umgebung durch Lärm und Gerüche nicht erheblich stört*. Diese Vorschrift soll das Ruhebedürfnis von Anliegern gegenüber erheblichen Störungen aus der Nutzung von Kraftfahrzeug-Stellplätzen sicherstellen. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm sind hier zwar nicht unmittelbar anwendbar, können aber Anhaltspunkte dafür abgeben, ob die Zumutbarkeitsgrenze überschritten wird und ob es gegebenenfalls zu einer Verletzung nachbarschützender Bestimmungen kommt. Die von den öffentlichen Zufahrten zu privaten Stellplätzen ausgehenden Störungen wären entsprechend Nr. 7.4 Absätze 2 bis 5 TA Lärm mit zu betrachten. Nach der Rechtsprechung müssen Nachbarn übliche Störungen aus der Nutzung von Garagen hinnehmen, wenn die Garagenanlage in ihrem Ausmaß das Bedürfnis nicht überschreitet, das sich aus dem auf dem Grundstück zulässigerweise verwirklichten Wohnungsbestand ergibt (vgl. etwa VGH-BW v. 23.10.1990, NVwZ-RR 1991, 287 und BayVGH, Beschluss vom 11.06.1999 – 20 ZB 99.1359 -, BayVBl 2000, 115).

Regelungen zur Beurteilung der von einer Sportanlage verursachten Verkehrsgeräusche enthält die **Sportanlagenlärmschutzverordnung - 18. BImSchV**. Die Mittelungspegel der Geräusche, die von den der Anlage zuzurechnenden Parkflächen auf dem Anlagengelände ausgehen und die Beurteilungspegel für den Verkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen sind nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 **RLS-90** zu berechnen. Die Verkehrsgeräusche durch das der Anlage zuzuordnende Verkehrsaufkommen auf öffentlichen

Verkehrsflächen sind aber gem. Anhang 1.1 der Verordnung gesondert von den anderen Anlagengeräuschen zu betrachten.

Lärmbelästigungen, die in unmittelbarem Zusammenhang mit **Gaststätten** stehen, sind gemäß der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Vollzug des Gaststättengesetzes (GastVwV), Bekanntmachung des StMWVT vom 25.08.1998 (AllMBI S. 735), grundsätzlich nach **TA Lärm** zu beurteilen. Für nicht öffentliche Parkplätze nach Nr. 7.4 Abs. 1 TA Lärm soll dabei das in der Parkplatzlärmstudie enthaltene Berechnungsverfahren angewendet werden. Geräusche aus dem Parken auf öffentlichen Verkehrsflächen sind nach den RLS-90 zu berechnen und nach 7.4 Abs. 2 zu beurteilen. In beiden Fällen werden störende Geräusche aus gaststättenspezifischem *Verhalten der Gäste vor dem Besuch oder nach dem Verlassen der Gaststätte, insbesondere bei der An- und Abfahrt mit Kraftfahrzeugen*, dem Anlagengeräusch der Gaststätte zugerechnet. Soweit der Betreiber darauf keinen Einfluss hat (s.o.), kann gegen solche Geräusche nach den verhaltensbezogenen Lärmbekämpfungsvorschriften, z. B. nach § 117 OWiG vorgegangen werden. Gaststätten (einschließlich ihrer Verkehrsgeräusche) von Sportanlagen, sind gemäß der Bekanntmachung zusammen mit der Sportanlage einheitlich nach der Sportanlagenlärmschutzverordnung – 18. BImSchV (s. o.) zu beurteilen.

Für Biergärten ist die **Bayerische Biergartenverordnung** vom 20. April 1999 (GVBl S. 142) maßgebend. *Um sicherzustellen, dass der Biergarten die Nachtruhe ab 23.00 Uhr einhält, ist die Betriebszeit so zu beenden, dass der zurechenbare Straßenverkehr bis 23.00 Uhr abgewickelt ist.*

Die anlagenbezogenen **Schienenverkehrsgeräusche** können analog zu den Straßenverkehrsgeräuschen beurteilt werden, wobei den öffentlichen Straßen die Haupt- und Nebenbahnlinien sowie die Güterstammgleise entsprechen. Schienenverkehrsgeräusche auf Privatgleisanschlüssen sind den Anlagengeräuschen zuzurechnen.

Bei der **Aufstellung von Bauleitplänen** für verkehrserzeugende Anlagen und Gebiete werden die Geräusche des durch sie verursachten Verkehrs auf den öffentlichen Verkehrsflächen anhand der im Beiblatt 1 zur DIN 18005 genannten Orientierungswerte für Verkehrslärm beurteilt. Die aus Festsetzungen eines Bebauungsplans für Gewerbe- oder Industriegebiete, z. B. aus Immissionswirksamen Flächenbezogenen Schalleistungspegeln (IFSP) errechneten Anteile

le an Orientierungswerten oder Immissionsrichtwerten umfassen nur die von den Betriebsgrundstücken ausgehenden Anlagen- und Verkehrsgeräusche. Die Geräusche des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehrsflächen in diesen Gebieten sind nicht einzurechnen.

Solange die Verkehrsgeräusche insgesamt die für sie geltenden Orientierungswerte nicht überschreiten, sind Lärmschutzmaßnahmen insoweit entbehrlich. Treten an untergeordneten Straßen Überschreitungen aufgrund des zusätzlichen Verkehrs erstmalig auf, oder erhöhen sich vorhandene Überschreitungen wesentlich, ist das in der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange zu berücksichtigen. Neben den Möglichkeiten geeigneter Schutzmaßnahmen und -vorkehrungen an der Straße oder an der schutzbedürftigen Bebauung sollten auch alternative Standorte für die geplanten Baugebiete oder eine andere Verkehrsanbindung untersucht werden. Hinweise für die Abwägung ergeben sich aus der Bekanntmachung des Staatsministeriums des Innern vom 03.08.1988 (AllMBl S. 670) zur Einführung der DIN 18005- Teil 1 mit dem zugehörigen Beiblatt 1 und aus dem Rundschreiben des Staatsministeriums des Innern „Vollzug der Baugesetze; Immissionsschutzbelange im Bauplanungsrecht“ Nr. IIB5-4641.0-001/94 vom 10.06.1996/25.03.1997.

Heinz Sonntag
Bayerisches Landesamt für Umweltschutz
E-mail: Heinz.Sonntag@lfu.bayern.de