

Gesetzesantrag
des Landes HessenEntwurf eines Gesetzes zum Schutz gegen Verkehrslärm
an Straßen und SchienenwegenA. Zielsetzung

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz - am 1. April 1974 in Kraft getreten - enthält eine Konkretisierung, ab wann Verkehrsgeräusche als schädliche Umwelteinwirkungen anzusehen sind, nicht. Lärmschutz an bestehenden Verkehrswegen ist normativ nicht geregelt.

In Ermangelung einer gesetzlichen Regelung wurden für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes Richtlinien eingeführt, die zum Teil auch von den Ländern für den Bereich der Landesstraßen Anwendung finden. Trotz dieser Richtlinien gibt es innerhalb der Länder und im Vergleich der Länder untereinander unterschiedliche Regelungen, die sich nachteilig auf die Betroffenen auswirken.

Aus Gründen der Rechtseinheitlichkeit und -sicherheit zum Schutz der Bürger vor Verkehrslärm - dieser wird heute als eine der Hauptstörquellen empfunden - ist eine gesetzliche Regelung dringend erforderlich.

B. Lösung

Unter Aufhebung der §§ 41 bis 43 des Bundes-Immissionschutzgesetzes werden in einem eigenen Gesetz für Straßen und Schienenwege Regelungen zum Schutz gegen Verkehrslärm an Straßen- und Schienenwegen getroffen.

Geregelt wird insbesondere folgendes:

- Festlegung von Immissionsgrenzwerten, differenziert nach Gebietsarten, die bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen nicht überschritten werden dürfen, anderenfalls sind den Betroffenen die Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen zu erstatten,
- Definition der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen,
- Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm an bestehenden Straßen und Schienenwegen.

Dabei kann auf die im Gesetzgebungsverfahren der 8. Legislaturperiode des Deutschen Bundestags gewonnenen Erfahrungen weitgehend aufgebaut werden.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Seit dem Jahr 1977 sind für die Vorbereitungen für ein Verkehrslärmschutzgesetz von verschiedenen Stellen Kostenermittlungen durchgeführt worden, die zum Teil wesentlich voneinander abweichen. Nach einer letzten Kostenschätzung aus dem Jahr 1981, ergänzt durch eine solche aus dem Jahr 1982 kann für die Lärmvorsorge und Lärmsanierung mit folgenden jährlichen Belastungen der öffentlichen Haushalte gerechnet werden:

- Bund:	280 Mio DM
- Länder:	100 Mio DM
- Kommunen:	500 Mio DM
- Schienenwege:	180 Mio DM.

Hierbei ist zu berücksichtigen, daß diese Kosten zum größten Teil vom Bund und den Ländern im Rahmen ihrer Lärmschutzleistungen bereits aufgebracht werden. Das gilt zum Teil auch für die Gemeinden.

01.04.85

Gesetzesantrag
des Landes Hessen

Entwurf eines Gesetzes zum Schutz gegen Verkehrslärm
an Straßen und Schienenwegen

DER HESSISCHE MINISTERPRÄSIDENT

Wiesbaden, den 21. März 1985

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Lothar Späth

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Hessische Landesregierung hat beschlossen, dem Bundesrat
den beigefügten

Entwurf eines Gesetzes zum Schutz gegen Verkehrs-
lärm an Straßen und Schienenwegen

mit dem Antrag zuzuleiten, seine Einbringung beim Bundestag
nach Artikel 76 Absatz 1 des Grundgesetzes zu beschließen.

Ich bitte Sie, den Gesetzentwurf gemäß § 36 Absatz 2
der Geschäftsordnung auf die vorläufige Tagesordnung
für die Sitzung des Bundesrates am 26. April 1985 zu
setzen.

Mit freundlichen Grüßen



29.11.85

Beschluß**des Bundesrates**

zum

Entwurf eines Gesetzes zum Schutz gegen Verkehrslärm an
Straßen und Schienenwegen
- Antrag des Landes Hessen -

Der Bundesrat hat in seiner 557. Sitzung am 29. November 1985 beschlossen, den Gesetzentwurf beim Deutschen Bundestag nicht einzubringen.

Begründung:

Gegen den Gesetzesantrag bestehen erhebliche Bedenken wegen der mit der vorgesehenen Regelung verbundenen hohen Kosten.

Mit dem Gesetzesantrag würden insbesondere für die Lärmsanierung an bestehenden Straßen langfristig nicht sicher absehbare finanzielle Lasten für die kommunalen Baulastträger gesetzlich festgeschrieben.

Die verfügbaren Finanzmittel der öffentlichen Hand müssen zudem gegenwärtig für andere, vorrangige Umweltschutzmaßnahmen (insbesondere für die Luftreinhaltung und den Gewässerschutz) eingesetzt werden.

Der Bundesrat hat ferner die folgende EntschlieÙung gefaÙt:

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, unverzüglich eine Rechtsverordnung nach § 43 Abs. 1 des Bundesimmissionsschutzgesetzes zu erlassen, die angemessene Grenzwerte für die Lärmvorsorge beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen und Straßenbahnen festlegt.

Entwurf eines Gesetzes zum Schutz gegen Verkehrslärm
an Straßen und Schienenwegen

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende
Gesetz beschlossen:

§ 1

Zweck des Gesetzes

(1) Zweck dieses Gesetzes ist es,

1. die zulässige Nutzung der Grundstücke in der Nachbarschaft von
öffentlichen Straßen und von Schienenwegen der Eisenbahnen
und Straßenbahnen (Verkehrswege) vor Verkehrslärm durch

eine den Lärm berücksichtigende Planung,
Schutzmaßnahmen am Verkehrsweg oder
Schutzmaßnahmen an baulichen Anlagen

so zu schützen, daß erheblich belästigende und billigerweise
unzumutbare Lärmeinwirkungen vorbeugend vermieden (Lärmvorsor-
ge) oder nachträglich ausreichend gemindert (Lärmsanierung)
werden,

2. für schwere und unerträgliche Beeinträchtigungen der Nutzung
von Grundstücken durch Verkehrslärm Entschädigung zu
gewähren.

(2) Die Lärmvorsorge und die Lärmsanierung durch die Träger der
Baulast der Verkehrswege werden ausschließlich durch dieses Ge-
setz geregelt.

§ 2

Planungsgrundsatz

Verkehrswege sollen unter Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange so geplant werden, daß Einwirkungen des von ihnen ausgehenden Verkehrslärms soweit wie möglich vermieden werden. Dies gilt insbesondere für Lärmeinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete und Flächen. Bei sonstigen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen Nutzungen von Grundstücken, die mit geplanten oder vorhandenen Verkehrswegen unverträglich sind, soweit wie möglich vermieden werden.

§ 3

Lärmvorsorge an Verkehrswegen

(1) Können durch Planung Lärmeinwirkungen nicht vermieden werden, so ist der Träger der Baulast bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen (Bauvorhaben) verpflichtet, durch Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg sicherzustellen, daß der Mittelungspegel des von dem zu erwartenden Verkehr ausgehenden Lärms einen der jeweils maßgebenden Immissionsgrenzwerte (§ 5 Abs. 1) nicht überschreitet.

(2) Eine wesentliche Änderung von Verkehrswegen liegt vor, wenn

1. durch baulichen Eingriff ein vorhandener Mittelungspegel um mindestens 3 Dezibel (A) erhöht wird,
2. an eine bestehende Bundesautobahn ein oder mehrere durchgehende Fahrstreifen angefügt werden,
3. an eine bestehende einbahnige Straße eine zweite Richtungsfahrbahn angebaut wird, oder
4. an einen bestehenden Schienenweg ein weiteres Gleis angebaut wird

und der Lärm einen Immissionsgrenzwert nach § 5 übersteigt.

(3) Eine wesentliche Änderung mit der Verpflichtung zu Lärmschutzmaßnahmen im Sinne des Abs. 1 liegt bei den in § 5 Abs. 1 Nr. 1 und 2 genannten Fällen immer vor, wenn der Mittelungspegel nach der Fertigstellung einer Baumaßnahme

a) 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht bei Straßen oder

b) 75 Dezibel (A) am Tage oder 65 Dezibel (A) in der Nacht bei Schienenwegen

übersteigt.

(4) Der Mittelungspegel ist an der zu schützenden vorhandenen oder einer nach Bauplanungsrecht zulässigen baulichen Anlage für den Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) und für die Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) nach Anlage 1 oder Anlage 2 zu diesem Gesetz zu berechnen.

§ 4

Lärmvorsorge an baulichen Anlagen

Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg können unterbleiben, wenn überwiegende öffentliche oder private Belange entgegenstehen, insbesondere die Kosten solcher Maßnahmen unverhältnismäßig hoch sind. Unterbleiben Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg oder kann durch sie die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 5 Abs. 1 nicht sichergestellt werden, so hat der Träger der Baulast dem betroffenen Eigentümer seine Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen für Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, zu erstatten.

§ 5

Immissionsgrenzwerte für Lärmvorsorge

(1) Für Bauvorhaben von Straßen (a) oder Schienenwegen (b) gelten folgende Immissionsgrenzwerte:

Tag	Nacht
1. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	
a) 60 Dezibel (A)	50 Dezibel (A)
b) 65 Dezibel (A)	55 Dezibel (A)
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	
a) 65 Dezibel (A)	55 Dezibel (A)
b) 70 Dezibel (A)	60 Dezibel (A)
3. in Gewerbegebieten	
a) 70 Dezibel (A)	60 Dezibel (A)
b) 75 Dezibel (A)	65 Dezibel (A).

Für Schienenwege, auf denen in erheblichem Umfang Güterzüge gebildet oder zerlegt werden, gelten die Immissionsgrenzwerte für Straßen.

(2) Die Art des Gebietes ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen aufgrund des Bundesbaugesetzes. Besondere Wohngebiete, Sondergebiete, sonstige Flächen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind entsprechend ihrer sich aus

der Eigenart des Gebietes oder der Fläche ergebenden Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Bauliche Anlagen im Außenbereich sind in gleicher Weise nach Absatz 1 Nr. 2 oder Nr. 3, Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime immer nach Abs. 1 Nr. 1 zu beurteilen.

(3) Wird die Nutzung einer baulichen Anlage überwiegend nur am Tage oder in der Nacht ausgeübt, so ist der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.

§ 6

Zurückstellung und Ausschluß
der Lärmvorsorge

(1) Solange die zulässige bauliche Nutzung benachbarter Grundstücke noch nicht verwirklicht ist, kann die Ausführung von Lärmschutzmaßnahmen zurückgestellt werden.

(2) Lärmvorsorge ist nicht erforderlich, wenn die Einwirkungen wegen der besonderen ausgeübten Nutzung eines Grundstückes oder einer baulichen Anlage entweder ständig oder am Tage oder in der Nacht zuzumuten sind, es sei denn, daß nach bauplanungsrechtlichen Vorschriften eine andere schutzbedürftige Nutzung zulässig ist.

(3) Das gleiche gilt bei

1. baulichen Anlagen, die zum baldigen Abbruch bestimmt sind und nicht durch neue bauliche Anlagen ersetzt werden sollen,
2. zulässigen baulichen Nutzungen aufgrund eines Bebauungsplanes, dessen öffentliche Auslegung nach § 2 a Abs. 6 Bundesbaugesetz bei Beendigung der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren noch nicht beendet war,
3. baulichen Anlagen im Außenbereich, die bei Beendigung der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren noch nicht genehmigt waren.

Sofern die Verkehrswege durch einen Bebauungsplan festgesetzt werden, ist der maßgebende Zeitpunkt nach Satz 1 Nr. 2 oder 3 die Beendigung der Auslegung des Bebauungsplanes nach § 2 a Abs. 6 Bundesbaugesetz. Wird die Straße nach § 125 Abs. 2 Bundesbaugesetz hergestellt, ist der maßgebende Zeitpunkt nach Satz 1 Nr. 2 oder 3 der Zeitpunkt der Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde.

§ 7

Zusammentreffen mehrerer Verkehrslärmquellen

(1) Werden mehrere selbständige Bauvorhaben in zeitlichem und räumlichem Zusammenhang geplant oder ausgeführt, und treffen die von jedem Verkehrsweg ausgehenden Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm zusammen, so tragen die Baulastträger die Kosten des Lärmschutzes zu gleichen Teilen, wenn der Mittelungspegel jedes der beteiligten Verkehrswege einen Immissionsgrenzwert nach § 5 Abs. 1 überschreitet. Das gleiche gilt, wenn ein Immissionsgrenzwert durch das Zusammentreffen von jeweils unter dem Immissionswert liegenden Mittelungspegeln der beteiligten Verkehrswege überschritten wird.

(2) Treffen Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm von mehreren neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen mit unterschiedlichen Mittelungspegeln zusammen und überschreitet der Mittelungspegel eines Verkehrsweges einen Immissionsgrenzwert nicht, so trägt der Baulastträger dieses Verkehrsweges Kosten des Lärmschutzes nur insoweit, als sie durch Lärmschutzmaßnahmen entstehen, die wegen seines Verkehrsweges zusätzlich erforderlich werden.

(3) In den Fällen der Abs. 1 und 2 ist der Verkehrslärm von bestehenden Verkehrswegen zu berücksichtigen.

§ 8

Entscheidung über Lärmvorsorge

Über Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg ist im Planfeststellungsbeschuß oder, wenn der Verkehrsweg in einem Bebauungsplan festgesetzt wird, im Bebauungsplan zu entscheiden. Sollen Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg wegen entgegenstehender überwiegender öffentlicher oder privater Belange unterbleiben, so ist dies, wenn ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird, im Planfeststellungsbeschuß festzustellen.

§ 9

Anspruch auf Erstattung bei Lärmvorsorge

(1) Unterbleiben Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg oder kann durch sie die Einhaltung der nach § 5 Abs. 1 maßgebenden Immissionsgrenzwerte nicht sichergestellt werden, so hat der Eigentümer gegen den Träger der Baulast Anspruch auf Erstattung seiner Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen für Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Art und Umfang der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich aus der Verordnung nach § 15 Abs. 1 Nr. 3. Trifft der Eigentümer andere als in der Verordnung vorgesehene Maßnahmen, so sind Kosten nur bis zur Höhe der Aufwendungen, die nach der Verordnung erforderlich wären, zu erstatten.

(2) Die Aufwendungen werden auf Antrag erstattet. Der Antrag ist vor Durchführung des Lärmschutzes an der baulichen Anlage zu stellen. Der Eigentümer kann die Erstattung der notwendigen Aufwendungen verlangen, sobald mit den Bauarbeiten für den Verkehrsweg begonnen worden ist.

(3) Kommt über die Erstattung keine Einigung zwischen dem Eigentümer und dem Träger der Baulast zustande, so entscheidet auf Antrag eines Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde. Für den Rechtsweg gelten die Enteignungsgesetze der Länder.

§ 10

Lärmsanierung

(1) Die Lärmsanierung besteht in Schutzmaßnahmen an der baulichen Anlage oder in Schutzmaßnahmen am Verkehrsweg, wenn diese keine unverhältnismäßig hohen Aufwendungen erfordern oder ihnen sonstige überwiegende öffentliche oder private Belange nicht entgegenstehen.

(2) Der Träger der Baulast ist zur Lärmsanierung verpflichtet, wenn der Mittelungspegel des von der Straße (a) oder des von dem Schienenweg (b) ausgehenden Verkehrslärms an der zu schützenden baulichen Anlage am Tage oder in der Nacht einen der folgenden Immissionsgrenzwerte übersteigt:

Tag

Nacht

1. In reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten, Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen

a) 70 Dezibel (A)

60 Dezibel (A)

b) 75 Dezibel (A)

65 Dezibel (A)

2. In Gewerbegebieten

a) 75 Dezibel (A)

65 Dezibel (A)

b) 78 Dezibel (A)

70 Dezibel (A)

Für Schienenwege, auf denen in erheblichem Umfang Güterzüge gebildet oder zerlegt werden, gelten die Immissionsgrenzwerte für Straßen.

(3) In baulichen Anlagen werden Räume geschützt, die ganz oder überwiegend zum Wohnen, Unterrichten, zur Kranken- oder Altenpflege oder zu ähnlichen, in gleichem Maße schutzbedürftigen Nutzungen bestimmt sind. Räume, die gewerblicher Nutzung dienen, werden nicht geschützt.

(4) Der Mittelungspegel wird unter Berücksichtigung der vorhandenen durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke berechnet; im übrigen gilt Anlage 1 oder Anlage 2 zu diesem Gesetz.

(5) Kommt zwischen dem Eigentümer und dem Träger der Baulast keine Einigung über die Lärmsanierung zustande, so ist durch schriftlichen Bescheid oder durch Planfeststellungsbeschluß zu entscheiden. § 8 findet entsprechende Anwendung.

(6) Auf die Lärmsanierung sind § 5 Abs. 2 und § 6 Abs. 2 und 3 Nr. 1 sowie § 7 Abs. 1 und 2 anzuwenden. Ist die Beeinträchtigung auf ein dem Eigentümer zurechenbares Verhalten zurückzuführen, so ist dies bei der Entscheidung über die Lärmsanierung angemessen zu berücksichtigen.

§ 11

Anspruch auf Erstattung bei Lärmsanierung

- (1) Der Eigentümer der zu schützenden baulichen Anlage an bestehenden Verkehrswegen hat gegen den Träger der Baulast einen Anspruch auf Erstattung in Höhe von 75 vom Hundert seiner Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage. Der Anspruch entfällt, wenn und soweit durch Schutzanlagen am Verkehrsweg oder durch andere Maßnahmen sichergestellt ist, daß keiner der nach § 10 Abs. 2 maßgebenden Immissionsgrenzwerte überschritten wird.
- (2) Die Aufwendungen werden auf Antrag des Eigentümers erstattet. Der Antrag ist vor Durchführung des Lärmschutzes an der baulichen Anlage bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde zu stellen.
- (3) Art und Umfang der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich aus der Verordnung nach § 15 Abs. 1 Nr. 3. Trifft der Eigentümer andere als in der Verordnung vorgesehene geeignete Maßnahmen, so sind 75 vom Hundert der Kosten der Aufwendungen, die nach der Verordnung erforderlich wären, zu erstatten.
- (4) Kommt über die Erstattung keine Einigung zwischen dem Eigentümer und dem Träger der Baulast zustande, so entscheidet auf Antrag eines Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde. Für den Rechtsweg gelten die Enteignungsgesetze der Länder.

§ 12

Durchführung der Lärmsanierung

(1) Der Träger der Baulast hat die Lärmsanierung nach Dringlichkeit vorzunehmen. Die Dringlichkeit richtet sich nach dem Grad der Betroffenheit der baulichen Anlage, insbesondere ihrer Schutzbedürftigkeit, der Höhe des Mittelungspegels, der Anzahl der Betroffenen und der Art des Gebietes.

(2) Ansprüche, die innerhalb der ersten zehn Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes geltend gemacht werden, sind innerhalb von 20 Jahren nach Inkrafttreten zu erfüllen. Hierfür sollen Sanierungsprogramme aufgestellt werden, die die Dringlichkeit der Sanierungsmaßnahmen sowie städtebauliche und straßenbauliche Planungen berücksichtigen.

§ 13

Enteignungsentschädigung

Für Beeinträchtigungen der Nutzung von Grundstücken durch Verkehrslärm, die durch Lärmvorsorge oder Lärmsanierung nach diesem Gesetz nicht vermieden oder ausreichend gemindert werden können und die einen schweren und unerträglichen Eingriff in das Eigentum darstellen, hat der Eigentümer Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Für das Verfahren gelten die Enteignungsgesetze der Länder.

§ 14

Auswirkungen auf Mietverhältnisse

Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen gelten nicht als Kosten der Modernisierung im Sinne von § 3 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes zur Regelung der Miethöhe, soweit der Eigentümer ihre Erstattung nach diesem Gesetz beansprucht.

§ 15

Rechtsverordnungen

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates

1. das Verfahren zur Prognostizierung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (Anlage 1 zu diesem Gesetz) und der Anzahl der Züge je Stunde (Anlage 2 zu diesem Gesetz) zu regeln, insbesondere den maßgebenden Prognosezeitraum festzulegen,
2. abweichend von der Anlage 2 zu diesem Gesetz Vorschriften zu erlassen, über die Berechnung des Mittelungspegels von Rangierlärm, der von Gleisanlagen ausgeht, auf denen in erheblichem Umfang Güterzüge gebildet und zerlegt werden,
3. Vorschriften zu erlassen, durch die Art und Umfang der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen geregelt werden,
4. die Anlagen 1 und 2 zu diesem Gesetz zu ändern, soweit dies erforderlich ist, um neuen technischen Erkenntnissen bei der Berechnung des Mittelungspegels, insbesondere im Hinblick auf das anzuwendende technische Verfahren, Rechnung zu tragen.

(2) In den Rechtsverordnungen kann auf jedermann zugängliche Bekanntmachungen sachverständiger Stellen verwiesen werden; hierbei ist

1. in der Rechtsverordnung das Datum der Bekanntmachung anzugeben und die Bezugsquelle genau zu bezeichnen,

2. die Bekanntmachung bei dem Deutschen Patentamt archivmäßig gesichert niederzulegen und in der Rechtsverordnung darauf hinzuweisen.

(3) Vor Erlaß einer Rechtsverordnung ist ein jeweils auszuwählender Kreis von Vertretern der Bereiche Wissenschaft, Wirtschaft, Verkehr, Immissionsschutz, Städtebau sowie der Betroffenen zu hören.

§ 16

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Das Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Oktober 1974 (BGBl. I S. 2413), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 1. Juni 1980 (BGBl. I S. 649), wird wie folgt geändert:

In § 17 werden Absatz 4 Satz 3 sowie Absatz 6 Satz 5 aufgehoben.

§ 17

Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721, 1193), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. März 1982 (BGBl. I S. 281), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 wird in Nummer 3 am Ende das Wort "und" durch einen Punkt ersetzt; die Nummer 4 wird gestrichen.
2. In § 2 Abs. 2 werden nach "Flugplätze" die Worte "und für Straßen und Schienenwege im Sinne des Verkehrslärm-schutzgesetzes" eingefügt. Die Worte "vom 23. Dezember 1959 (Bundesgesetzbl. I S. 814), zuletzt geändert durch das Kostenermächtigungs-Änderungsgesetz vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 805", werden gestrichen.
3. Im Vierten Teil werden in der Überschrift das Komma und die Worte "Bau und Änderung von Straßen und Schienenwege" sowie die §§ 41 bis 43 gestrichen.
4. In § 62 Abs. 1 Nr. 7 werden nach den Worten "38 Satz" die Worte "3 oder" eingefügt.

§ 18

Anderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1972 (BGBl. I S. 501), zuletzt geändert durch Artikel 35 des Gesetzes vom 18. Dezember 1975 (BGBl. I S. 3091), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 wird folgende Nummer 6 angefügt:
"6. Maßnahmen zur Lärmsanierung im Bereich von Straßen im Sinne von Nummer 1 nach dem Gesetz zum Schutz gegen Verkehrslärm von Straßen und Schienenwegen."
2. In § 3 Nr. 3 entfällt der Punkt nach "in den Fällen des § 2 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a". Es wird angefügt "und bei Maßnahmen nach § 2 Abs. 1 Nr. 6".
3. In § 6 Abs. 2 Satz 1 wird das Wort "und" nach "§ 2 Abs. 1 Nr. 1" durch ein Komma ersetzt, und es wird an die Worte "5 Satz 1" angefügt "und Nr. 6."
4. In § 10 Abs. 2 Satz 2 werden nach "§ 2 Abs. 1 Nr. 1" das Wort "und" durch ein Komma ersetzt, und nach "Nr. 5 Satz 1" die Worte: "sowie Nr. 6." eingefügt.

§ 19

Übergangsregelung

(1) Auf Verkehrswege, für die eine Planfeststellung nicht durchgeführt worden oder für die eine Festsetzung in einem Bebauungsplan nicht erfolgt ist, sind die Bestimmungen über die Lärmvorsorge anzuwenden, wenn die Verkehrswege nach dem 1. April 1974 dem Verkehr übergeben oder wesentlich geändert worden sind.

(2) Für Verkehrswege, für die eine Planfeststellung durchgeführt worden ist, die keine oder keine ausreichende Regelung zum Schutz von Verkehrslärms vorsieht, kann der betroffene Eigentümer eine ergänzende Planfeststellung verlangen, in der über Lärmvorsorge nach Maßgabe dieses Gesetzes entschieden wird, wenn der Verkehrsweg nach dem 1. April 1974 dem Verkehr übergeben oder wesentlich geändert worden ist oder nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes dem Verkehr übergeben oder wesentlich geändert wird. Unter den gleichen Voraussetzungen kann eine ergänzende Planfeststellung auch für einen den Planfeststellungsbeschluß ersetzenden Bebauungsplan verlangt werden. Der Antrag ist innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes schriftlich an die Planfeststellungsbehörde zu richten.

(3) Die Bestimmungen über Lärmvorsorge gelten auch für Planfeststellungsbeschlüsse, die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes noch nicht unanfechtbar sind, und für Bebauungspläne, die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes noch nicht genehmigt waren.

§ 20

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die aufgrund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

§ 21

Inkrafttreten

§ 15 dieses Gesetzes tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft; im übrigen tritt das Gesetz am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Monats in Kraft.

Anlage 1

Berechnung der Mittelungspegel bei Straßen

Der Mittelungspegel $L_{m,T}$ in Dezibel (A) (dB (A)) für den Tag (6 bis 22 Uhr) und der Mittelungspegel $L_{m,N}$ in dB (A) für die Nacht (22 bis 6 Uhr) werden bei der Lärmvorsorge in den Fällen des § 3 Abs. 1 und 2 mit Hilfe der prognostizierten, in den Fällen des § 3 Abs. 3 ^{mit Hilfe der} nach der Fertigstellung der Baumaßnahme eintretenden und bei der Lärmsanierung mit Hilfe der vorhandenen Verkehrsstärke nach folgenden Gleichungen berechnet:

$$L_{m,T} = L_{m,T}^{(25)} + \Delta L_V + \Delta L_{StrO} + \Delta L_K + \Delta L_{Stg} + \Delta L_{s\downarrow} + \Delta L_B \quad (1)$$

$$L_{m,N} = L_{m,N}^{(25)} + \Delta L_V + \Delta L_{StrO} + \Delta L_K + \Delta L_{Stg} + \Delta L_{s\downarrow} + \Delta L_B \quad (2)$$

Es bedeuten:

$L_{m,T}^{(25)}$... Mittelungspegel in dB (A) für den Tag (6 bis 22 Uhr) und für die Nacht (22 bis 6 Uhr) nach dem Diagramm I. Die maßgebende stündliche Verkehrsstärke M wird mit Hilfe der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) und der maßgebende Lkw-Anteil p nach Tabelle A bestimmt, sofern keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen, die zur Ermittlung

- a) der stündlichen Verkehrsstärke M (in Kfz/h),
- b) des mittleren Lkw-Anteils p (über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht) in % am Gesamtverkehr

für den Zeitraum zwischen 6 und 22 Uhr bzw. 22 bis 6 Uhr als Mittelwert für alle Tage des Jahres herangezogen werden können.

- ΔL_V ... Korrektur für unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeiten nach Diagramm II.
- ΔL_{Stro} ... Korrektur für unterschiedliche Straßenoberflächen nach Tabelle B.
- ΔL_K ... Zuschlag für erhöhte Störwirkungen an signalgesteuerten Kreuzungen und Einmündungen nach Tabelle C.
- ΔL_{Stg} ... Zuschlag für Steigungen nach Tabelle D.
- $\Delta L_{s\downarrow}$... Korrektur für unterschiedliche horizontale Abstände $s_{\downarrow,0}$ und Höhenunterschiede H zwischen der Straße und der zu schützenden baulichen Anlage nach Diagramm III. Bei Straßen mit 4, 6 oder 8 Fahrstreifen mit Mittelstreifen ist der Abstand $s_{\downarrow,0}$ auf die Mitte der nächstgelegenen Richtungsfahrbahn zu beziehen. Für Straßen mit 2 oder 3 Fahrstreifen ist der Abstand $s_{\downarrow,0}$ auf die Straßenmitte zu beziehen und zur Korrektur sind 0,5 dB (A) zu addieren.
- ΔL_B ... Korrektur für topographische Gegebenheiten und bauliche Maßnahmen, die immissionsverändernde Wirkung haben. Je nach den örtlichen Gegebenheiten sind dies insbesondere Pegelminderungen durch Abschirmung, (Lärmschutzwälle und -wände, Einschnitte, Bodenerhebungen) und durch Gehölz sowie Pegelerhöhungen durch Reflexion an Häuserzeilen, Stützmauern oder Wänden auf der gegenüberliegenden Straßenseite.

Nur die Mittelungspegel $L_{m,T}$ und $L_{m,N}$ sind auf ganze dB (A)-Werte aufzurunden.

Mittelungspegel $L_{m,T}^{(25)}$ und $L_{m,N}^{(25)}$ in dB (A)

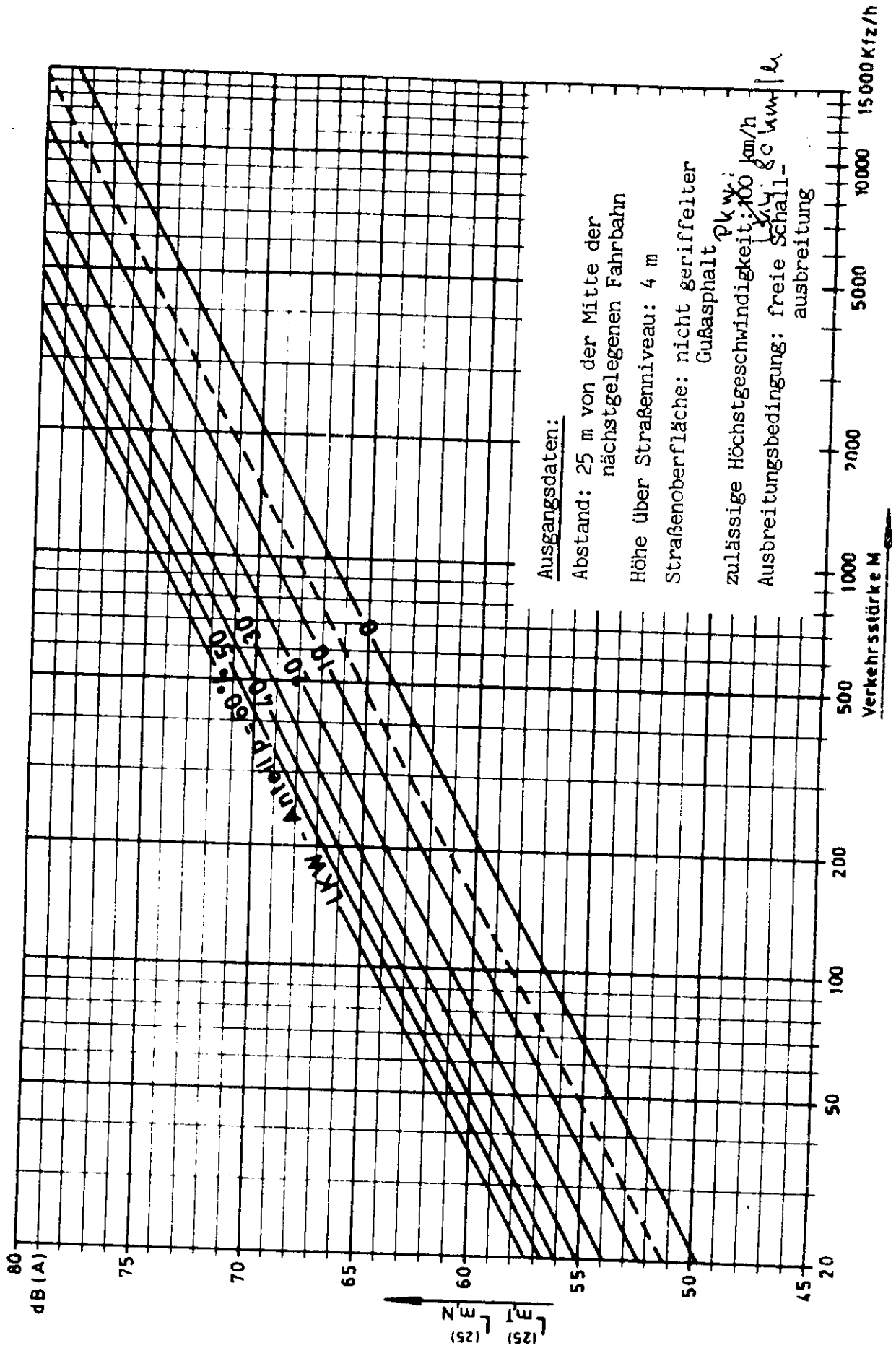


Tabelle A

Maßgebende Verkehrsstärken M in Kfz/h und maßgebende Lkw-Anteile p
(über 2,8 t zul. Gesamtgewicht) in %

	Straßengruppe mit Funktionsbeschreibung	tags (6 bis 22 Uhr)		nachts (22 bis 6 Uhr)	
		M	p	M	p
		Kfz/h	%	Kfz/h	%
	1	2	3	4	5
1	Fern-Autobahnen mit überwiegend Güterverkehr ohne Einfluß durch Verdichtungsräume	0,06 DTV		0,014 DTV	
	Autobahnen mit Mischung aus Güterfern- und Güternahverkehr im weiteren Einzugsbereich von Verdichtungsräumen	0,06 DTV	20	0,012 DTV	40
	Autobahnen mit überwiegend Güternahverkehr im näheren Einzugsbereich von	0,06 DTV		0,011 DTV	
2	Bundesstraßen in vorwiegend "ländlich" strukturierten Gebieten mit hohem Anteil Güterfernverkehr	0,06 DTV	16	0,010 DTV	20
	Bundesstraßen im Einzugsbereich von Verdichtungsräumen mit geringem Anteil Güterfernverkehr				
3	Landes-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen	0,06 DTV	15	0,010 DTV	15
4	Gemeindestraßen	0,06 DTV	10	0,011 DTV	3

Diagramm II
Korrektur ΔL_v in dB (A) für unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeiten

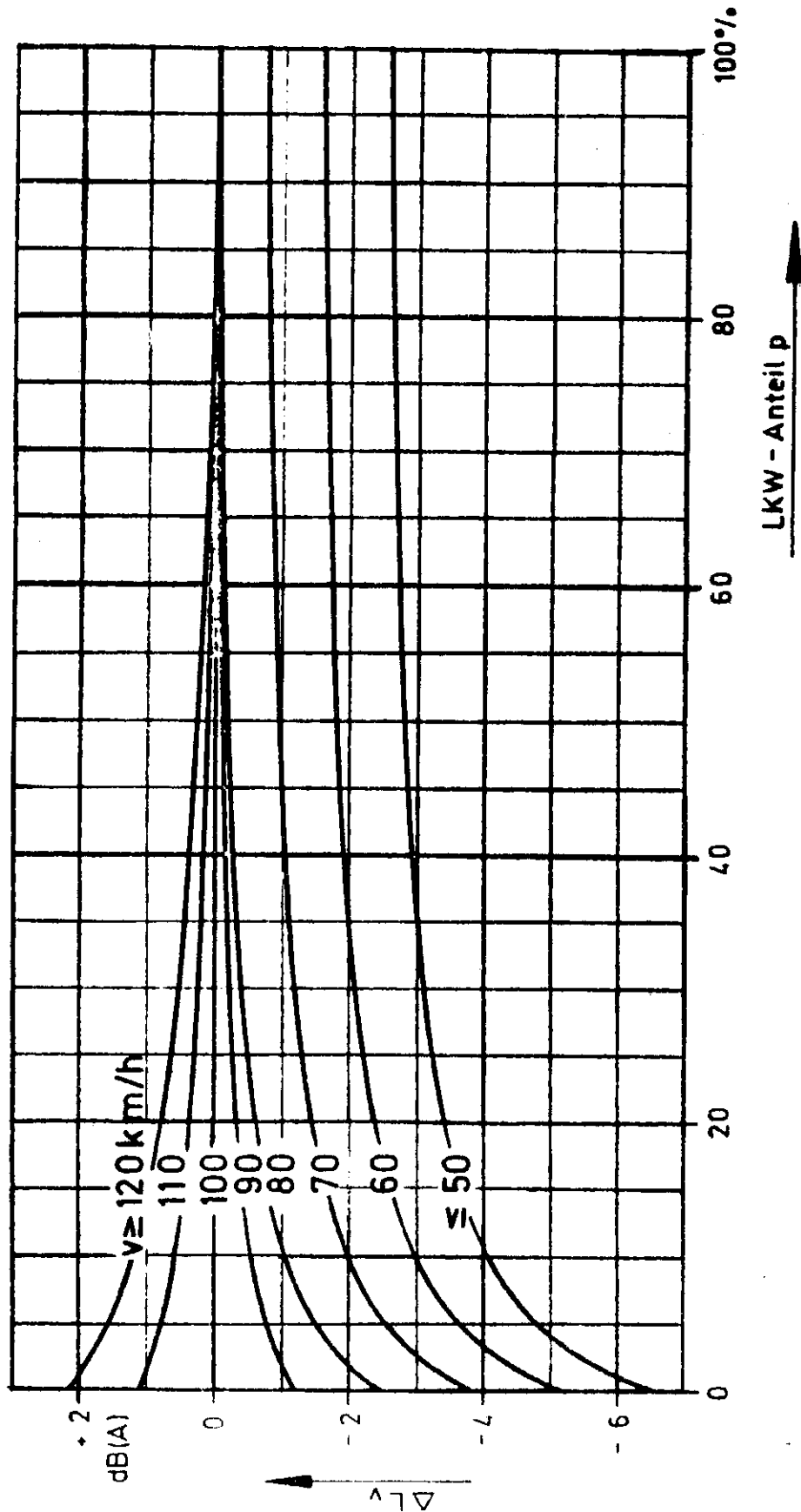


Tabelle B

Korrektur ΔL_{StrO} in dB (A) für unterschiedliche Straßenoberflächen

	Straßenoberfläche	ΔL_{StrO} in dB (A)	
		1	2
1	nicht geriffelter Gußasphalt		0
2	Asphaltbeton		- 0,5
3	Beton- oder geriffelter/gewalzter Gußasphalt		+ 1,0
4	Pflaster mit ebener Oberfläche		+ 2,0
5	Pflaster mit nicht ebener Oberfläche		+ 4,0

Tabelle C

Zuschlag ΔL_K in dB (A) für erhöhte Störwirkungen an
signalgesteuerten Kreuzungen und Einmündungen

	Abstand in m im Bereich der Zonen der zu schützenden baulichen Anlage und dem Schnittpunkt der Achsen der beiden zusammentreffenden Straßen	ΔL_K in dB (A)
	1	2
1	bis 40 m	+ 3,0
2	über 40 m bis 70 m	+ 2,0
3	über 70 m bis 100 m	+ 1,0

Tabelle D

Zuschlag ΔL_{Stg} in dB (A) für Steigungen

	Steigung %	ΔL_{Stg} in dB (A)
	1	2
1	≤ 5	0
2	6	+ 0,6
3	7	+ 1,2
4	8	+ 1,8
5	9	+ 2,4
6	10	+ 3,0
7	für jedes zusätzliche Prozent	+ 0,6

Diagramm III
 Korrektur ΔL_{st} in dB (A) für unterschiedliche horizontale Abstände $S_{1,0}$ und Höhenunterschiede zwischen der Straße (Mitte der nächstgelegenen Fahrbahn) und der zu schützenden baulichen Anlage

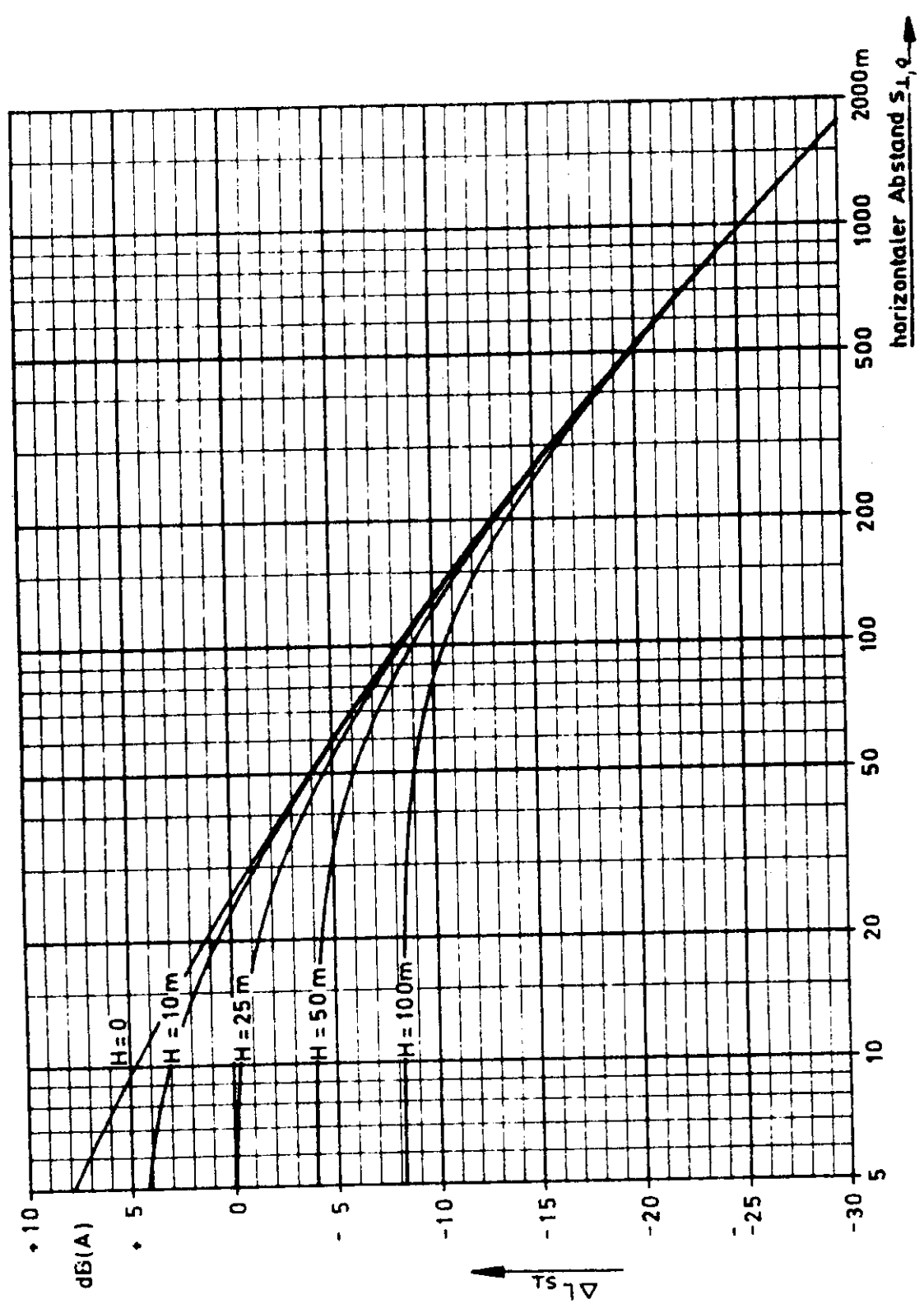
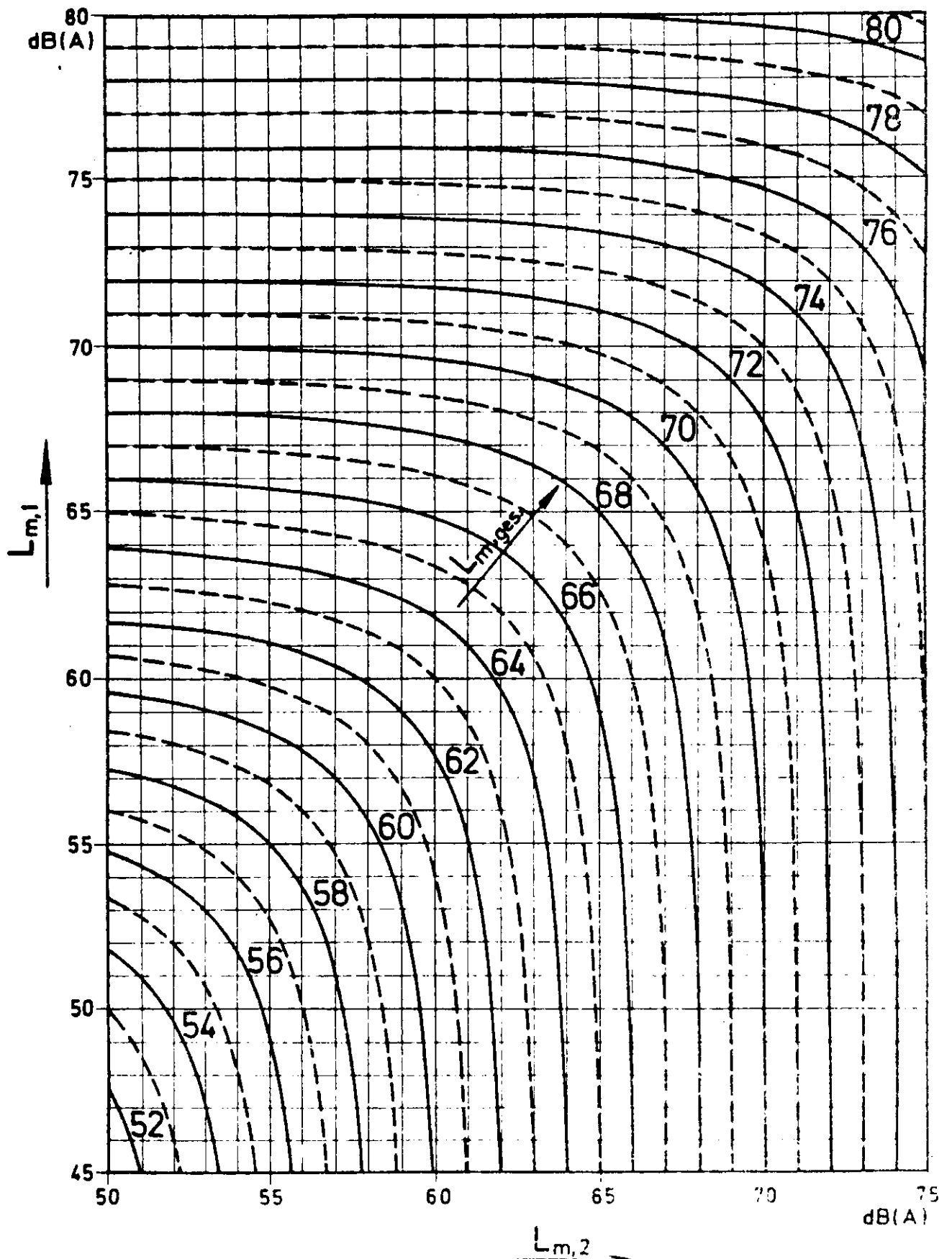


Diagramm IV

Resultierender Mittelungspegel $L_{m,ges}$
aus zwei Mittelungspegeln $L_{m,1}$ und $L_{m,2}$



Anlage 2

Berechnung der Mittelungspegel bei Schienenwegen

Der Mittelungspegel $L_{m,T}$ Dezibel (A) (dB(A)) für den Tag (6 bis 22 Uhr) und der Mittelungspegel $L_{m,N}$ in dB(A) für die Nacht (22 bis 6 Uhr) werden bei der Lärmvorsorge in den Fällen des § 3 Abs. 1 und 2 mit Hilfe der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten, in den Fällen des § 3 Abs. 3 mit Hilfe der nach Fertigstellung der Baumaßnahme sich einstellenden und bei der Lärmsanierung mit Hilfe der vorhandenen Anzahl der Züge je Stunde berechnet. Dabei sind zunächst für jedes einheitliche Zugkollektiv i (einheitlich bzgl. Gattung, Fahrgeschwindigkeit, Länge, Entfernung und örtliche Gegebenheiten) die einzelnen Mittelungspegel $L_{m,T,i}$ bzw. $L_{m,N,i}$ nach folgenden Gleichungen zu ermitteln:

$$L_{m,T,i} = L_{m,T,i}^{(25)} + \Delta L_{v,i} + \Delta L_{L,i} + \Delta L_{s_{\perp},i} + \Delta L_{B,i} \quad (1)$$

$$L_{m,N,i} = L_{m,N,i}^{(25)} + \Delta L_{v,i} + \Delta L_{L,i} + \Delta L_{s_{\perp},i} + \Delta L_{B,i} \quad (2)$$

Sodann sind die Mittelungspegel $L_{m,T}$ und $L_{m,N}$ hieraus als Gesamtpegel unter Anwendung des Diagramms V zu bestimmen.

Es bedeuten:

$L_{m,T,i}^{(25)}$	Mittelungspegel in dB(A) für den Tag (6 - 22 Uhr und für die Nacht (22 bis 6 Uhr) für
$L_{m,N,i}^{(25)}$	Jedes bezüglich Zuggattung, Länge, Fahrgeschwindigkeit, Entfernung und örtliche Gegebenheiten einheitliche Zugkollektiv
	($i = 1, 2, 3, \dots$) nach Diagramm I.

- $\Delta L_{v,i}$... Korrektur für unterschiedliche Geschwindigkeiten der Züge nach Diagramm II, für jedes einheitliche Zugkollektiv.
- $\Delta L_{L,i}$... Korrektur für unterschiedliche Zuglängen nach Diagramm III, für jedes einheitliche Zugkollektiv.
- $\Delta L_{S_1,i}$... Korrektur für verschiedene horizontale Abstände $s_{1,0}$ und Höhenunterschiede H zwischen dem Gleis (jeweilige Gleisachse) und der zu schützenden baulichen Anlage nach Diagramm IV, für jedes einheitliches Zugkollektiv.
- $\Delta L_{B,i}$... Korrektur für topographische Gegebenheiten und bauliche Maßnahmen, die immissionsverändernde Wirkung haben (für jedes einheitliche Zugkollektiv). Je nach den örtlichen Gegebenheiten sind dies insbesondere Lärmschutzwälle und Lärmschutzwände, Einschnitte, Bodenhebungen, Abschirmung und Reflexion durch bauliche Anlagen.

Nur die Mittelungspegel $L_{m,T}$ und $L_{m,N}$ sind auf ganze dB(A)-Werte aufzurunden.

Mittelungsspiel $L_{m,T}^{(25)}$ und $L_{m,N}^{(25)}$ in dB (A)

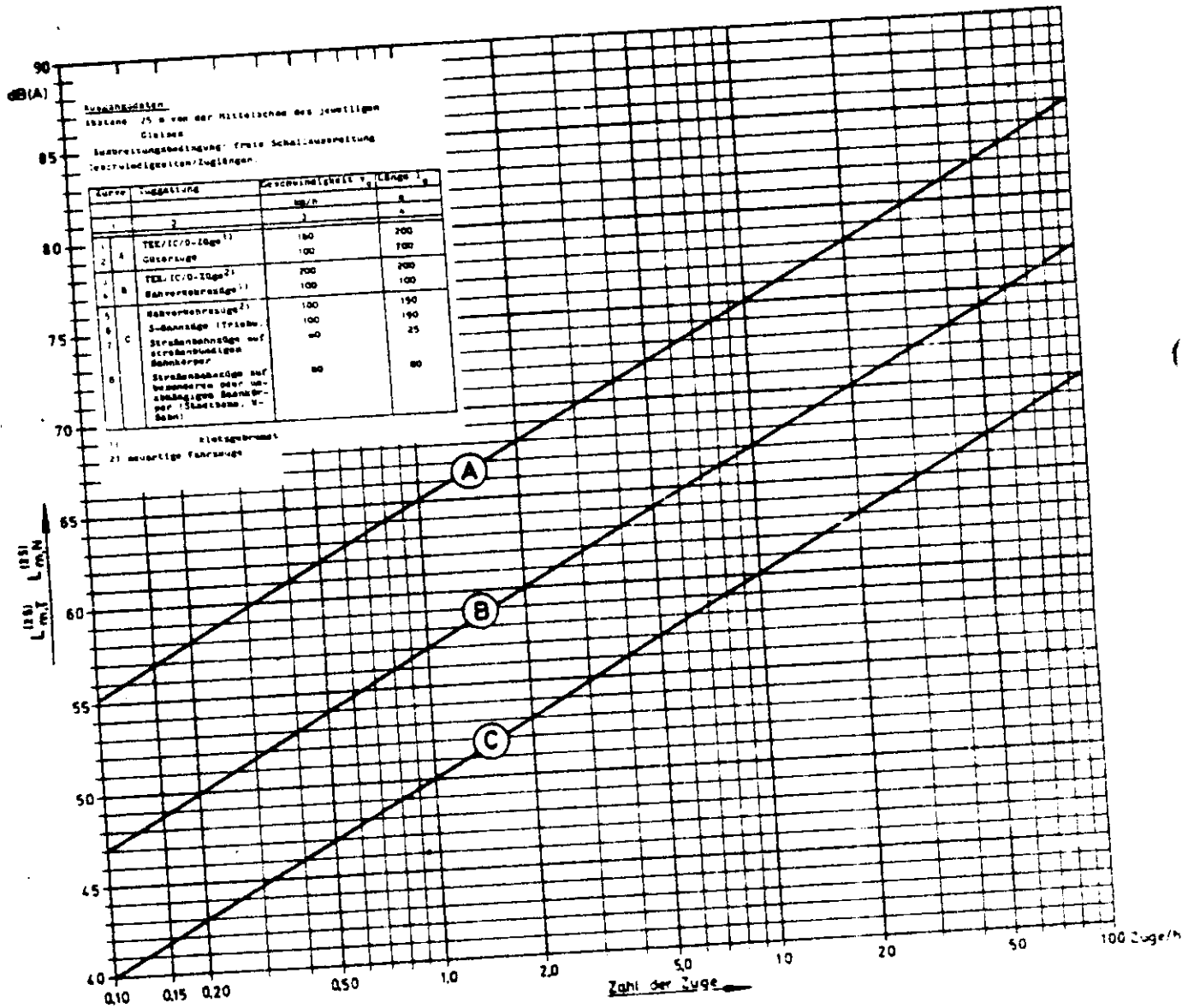


Diagramm II

Korrektur ΔL_v in dB (A) für unterschiedliche Geschwindigkeiten

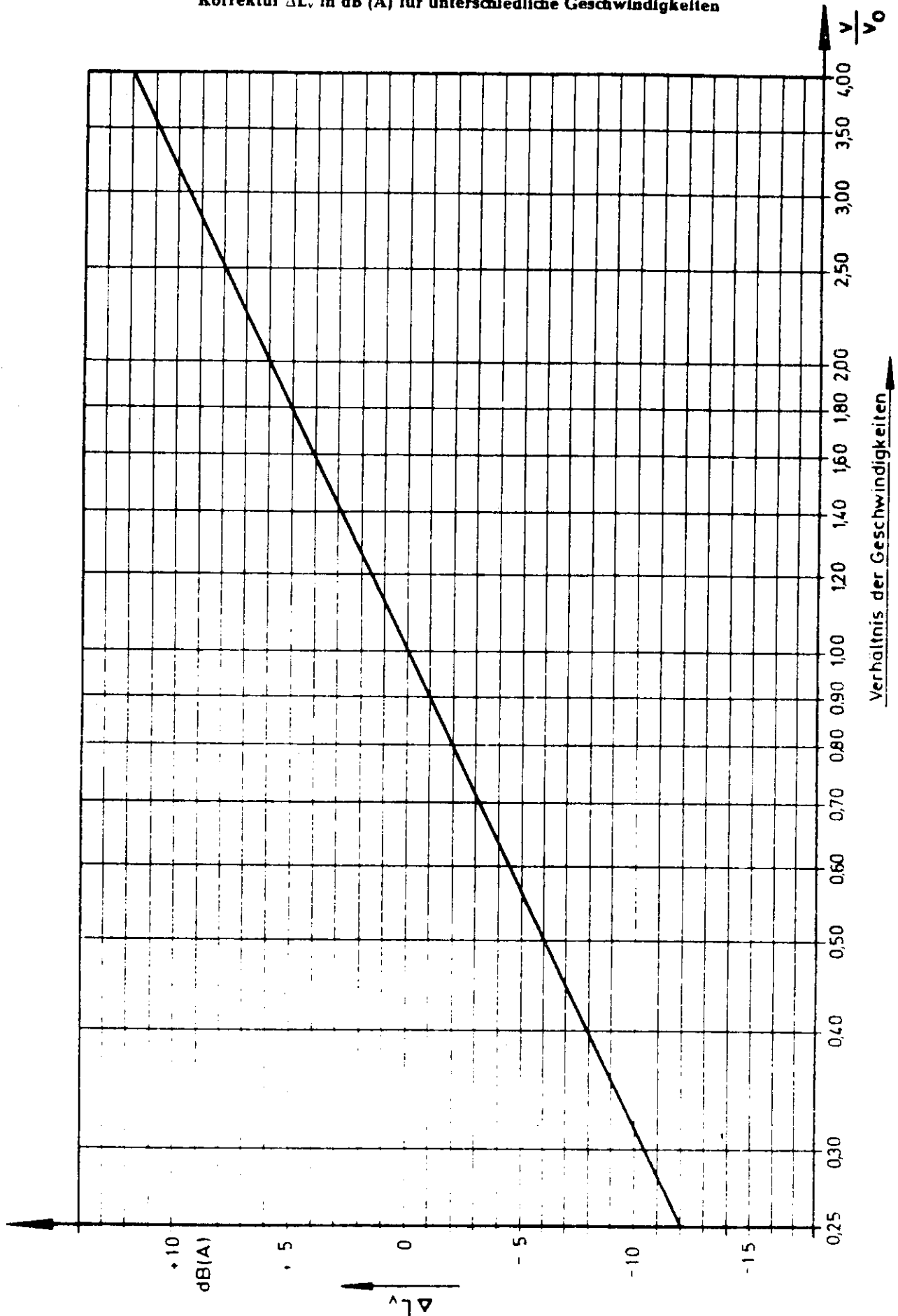


Diagramm III

Korrektur ΔL_L in dB(A) für unterschiedliche Zuglängen

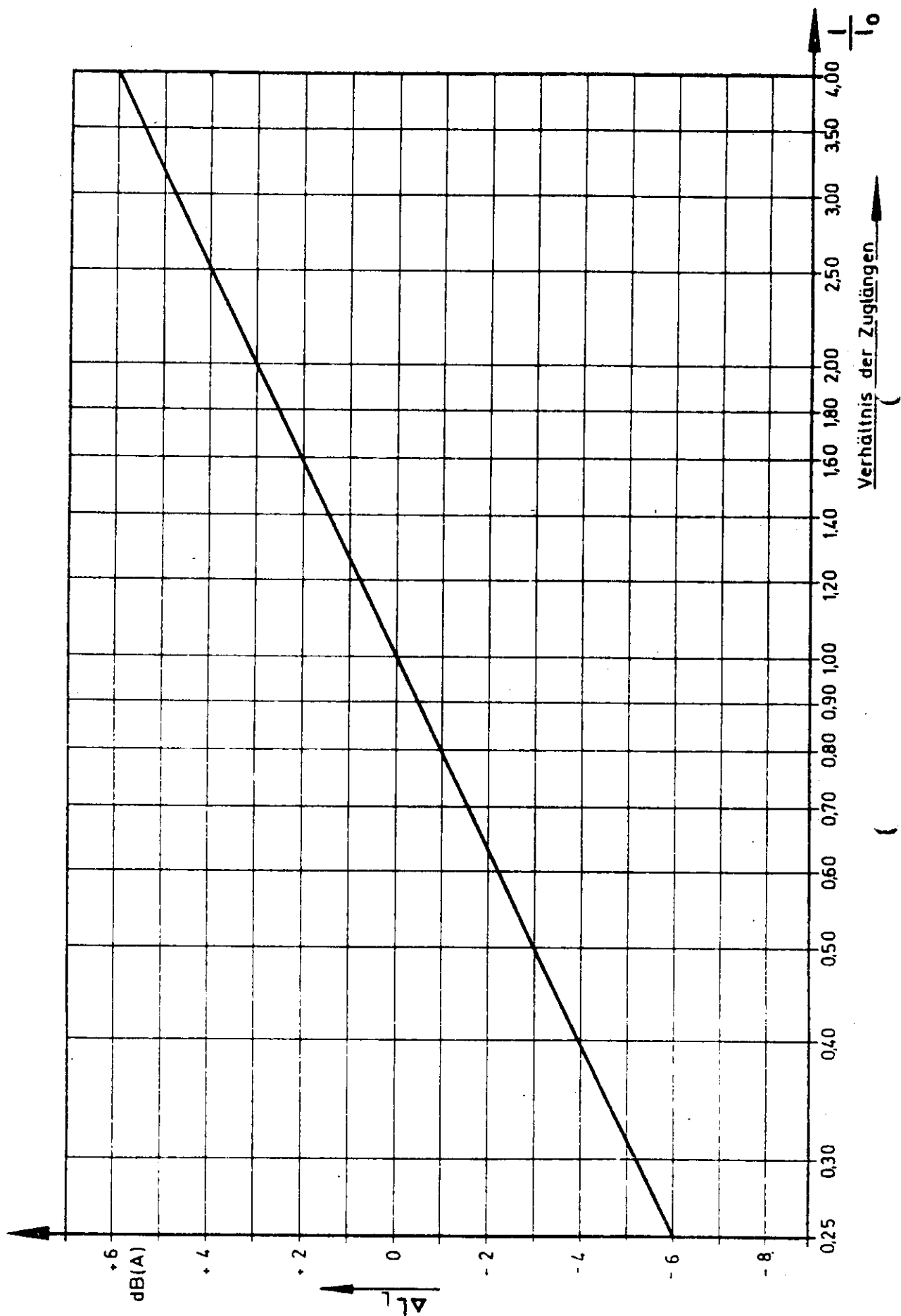


Diagramm IV

Korrektur ΔL_{S1} in dB (A) für unterschiedliche horizontale Abstände $S_{1,0}$ und Höhenunterschiede H zwischen der jeweiligen Gleisachse und der zu schützenden Anlage

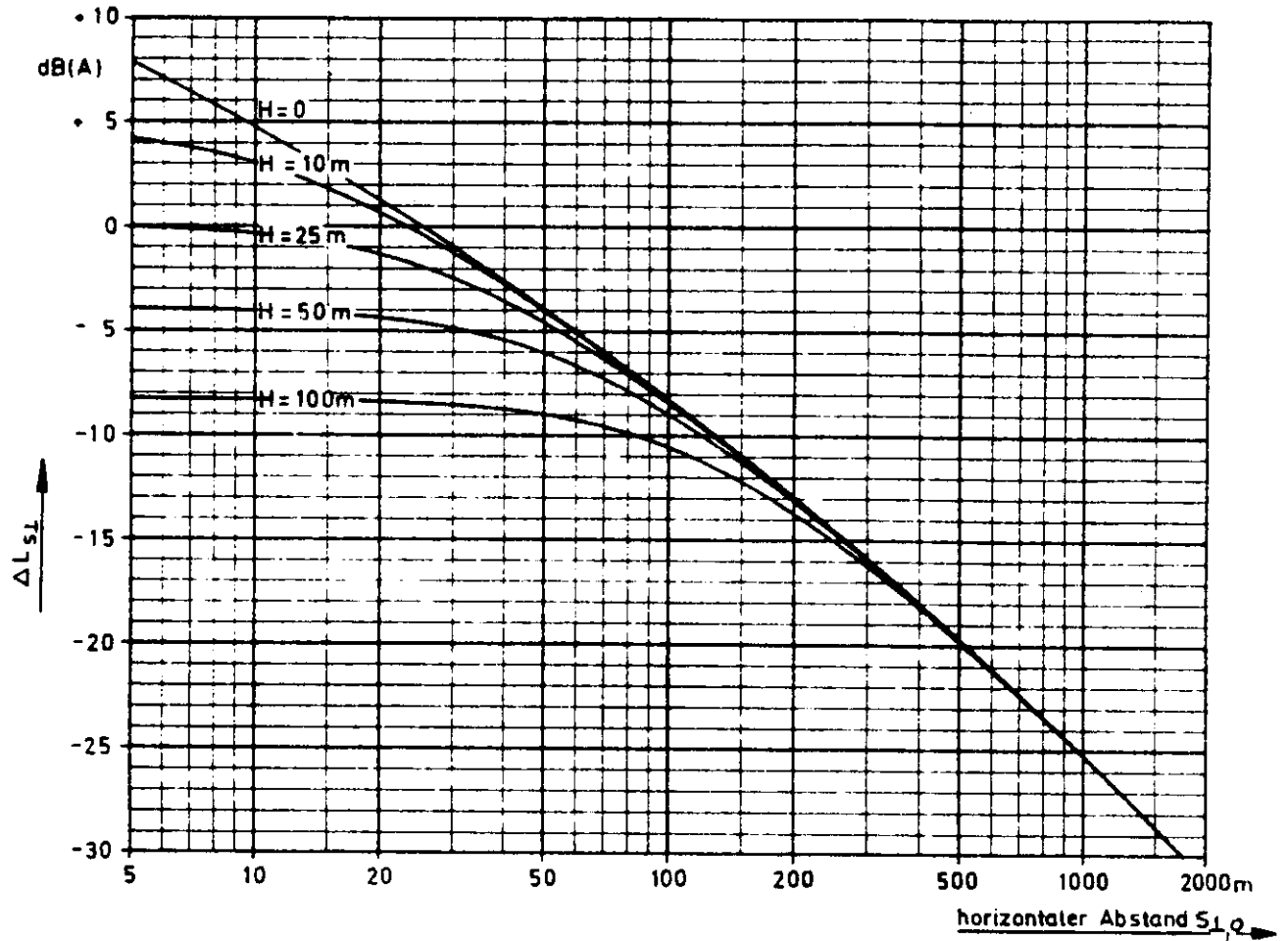
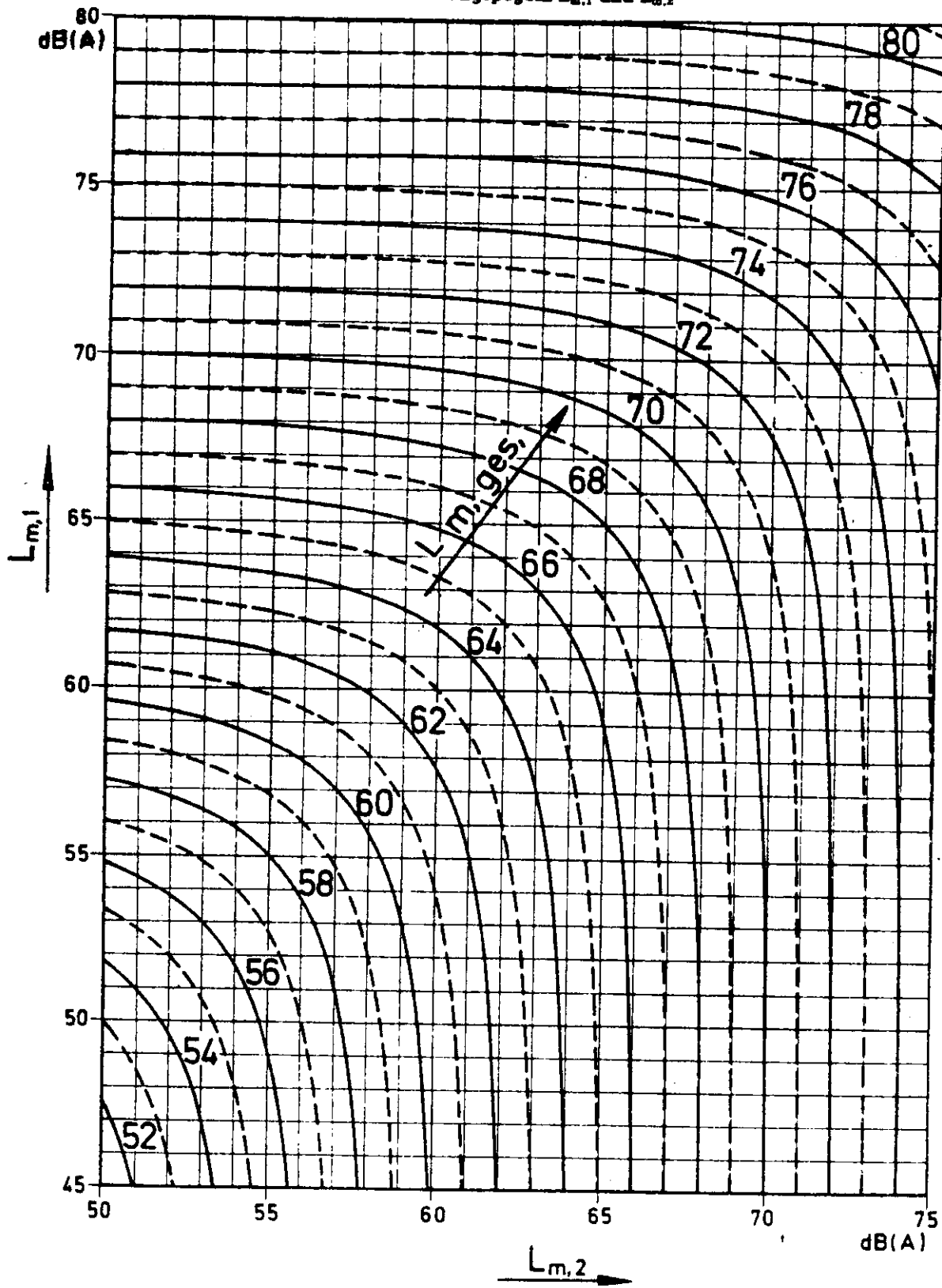


Diagramm V

Resultierender Mittelungspegel $L_{m,ges}$
aus zwei Mittelungspegeln $L_{m,1}$ und $L_{m,2}$



Begründung

A. Allgemeines

In den vergangenen Jahren ist das Umweltbewußtsein in erheblichem Maße gestiegen. Für die Bürger spielt dabei das Bedürfnis nach Ruhe und damit der Schutz vor unzumutbarem Verkehrslärm eine besondere Rolle. Immer häufiger verlangen sie verschärfte Maßnahmen gegen vorhandene oder zu erwartende Lärmbelästigungen. Auch die zunehmende Inanspruchnahme der Gerichte auf diesem Gebiet läßt erkennen, wie wichtig den Bürgern die Abwehr des Verkehrslärms geworden ist.

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 1. April 1974 regelt erstmals in den §§ 41-43, daß "bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen und Straßenbahnen sicherzustellen ist, daß durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden". Eine nähere Konkretisierung, insbesondere ab wann Verkehrsgeräusche als schädliche Umwelteinwirkungen anzusehen sind, enthält das Bundes-Immissionsschutzgesetz nicht, es überläßt diese Konkretisierung dem Verordnungsgeber. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz enthält keine Regelung für Lärmschutz an bestehenden Verkehrswegen. Außerdem sieht das Gesetz für die Entscheidung, in welchen Fällen Lärmschutz notwendig ist, keine Abwägung mit anderen öffentlichen Belangen, wie etwa der Finanzkraft der öffentlichen Hände oder Belange des Städtebaus und des Naturschutzes vor.

Bei Beratungen zur Regelung der notwendigen Konkretisierungen der in § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz aufgestellten Forderungen

nach Schutz vor Verkehrslärm zeigte sich, daß die zu regelnde Materie äußerst vielschichtig und schwierig ist. Statt der im Bundes-Immissionsschutzgesetz vorgesehenen Verordnung wurde wegen der politischen Tragweite eine gesetzliche Regelung für notwendig gehalten.

Am 23.03.1978 hat die Bundesregierung den Entwurf eines Gesetzes zum Schutz gegen Verkehrslärm an Straßen und Schienenwegen - Verkehrslärmschutzgesetz - (VlärmSchG) den parlamentarischen Gremien zur Beratung vorgelegt (BT-Drucks. 8/1671). Während der folgenden 2 Jahre wurde der Entwurf im Bundesrat und im Deutschen Bundestag, dort unter Federführung des Bundestagsausschusses für Verkehr und für Post- und Fernmeldewesen und unter Beteiligung des Innenausschusses, des Ausschusses für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, des Ausschusses für Jugend, Familie und Gesundheit sowie des Haushaltsausschusses eingehend beraten.

Der Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages führte wegen der vielfachen Schwierigkeiten der zu regelnden Materie im November 1978 eine zweitägige Anhörung von über fünfzig Sachverständigen und Verbänden durch. Auf der Grundlage dieser Anhörung und der weiteren Beratungen in den Bundestagsausschüssen wurde der Entwurf überarbeitet und umgestaltet. Neu wurde in den Entwurf insbesondere aufgenommen eine allgemeine Regelung für die Lärmverminderung an bestehenden Straßen (Sanierung) und entsprechend eine Erweiterung des Förderkatalogs des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes um Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen. Für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Deutschen Bundesbahn wurde eine EntschlieÙung gefaßt.

Im Februar 1980 verabschiedete der Verkehrsausschuß einstimmig den Gesetzentwurf in der Fassung der BT-Drucksache 8/3730. Am 6. März 1980 stimmte der Deutsche Bundestag nahezu einstimmig dem Gesetzentwurf zu (Plenarprotokoll 8/205, S. 16391 (B)). Der Bundesrat rief am 18. April 1980 den Vermittlungsausschuß an, da die Mehrheit der Länder insbesondere die festgesetzten

Immissionsgrenzwerte als zu niedrig und die Finanzierung als ungesichert ansah. Der Vorschlag des Vermittlungsausschusses fand keine Zustimmung im Deutschen Bundestag. Daraufhin lehnte der Bundesrat den Gesetzentwurf am 18.07.1980 endgültig ab.

Weitere Erhebungen haben ergeben, daß die bisherigen Kostenschätzungen für Lärmschutzmaßnahmen an Straßen wegen verschiedener Unsicherheitsfaktoren zu hoch waren.

Ein Verkehrslärmschutzgesetz ist dringend erforderlich, um einheitliche Maßstäbe für den Lärmschutz, für die planenden und bauenden Verwaltungen einerseits und den lärm betroffenen Bürger andererseits, gesetzlich zu verankern. Diese Aufgabe kann weder der Verwaltung noch der Rechtsprechung durch Entscheidungen im Einzelfall überlassen werden. Der neue Gesetzentwurf baut auf den Beschlüssen des Deutschen Bundestages vom 06.03.1980 auf. Er hat zum Ziel, bei Neubau und wesentlicher Änderung von Verkehrswegen die zulässige bauliche Nutzung von Grundstücken vor erheblich belästigenden und billigerweise unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen sowie unerträglichen Lärm an bestehenden Straßen zu mindern.

Die Lärmsanierung von bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen ist neu in den Entwurf aufgenommen worden. Außerdem werden Ansprüche auf Entschädigung aus Enteignung aufgrund von Verkehrslärm geregelt, dies gilt insbesondere für die allgemeine Nutzung bebauter Grundstücke.

Ebenso wie der Gesetzentwurf der 8. Legislaturperiode erfaßt auch der jetzige Entwurf nur den Teilbereich der investiven Maßnahmen am Verkehrsweg oder an einer baulichen Anlage der viel weiter reichenden öffentlichen Aufgabe, die Bürger vor dem Lärm des modernen Verkehrs zu schützen. Die Bemühungen, Lärminderungen durch Maßnahmen am Fahrzeug zu erreichen, müssen unter Berück-

sichtigung anderer Umweltbelange vorrangig - unabhängig von diesem Gesetzentwurf - verstärkt fortgesetzt werden. Daneben bietet § 45 StVO die Möglichkeit, durch Verkehrslenkende und Verkehrsordnende Maßnahmen in lärmtechnischer Hinsicht positiv auf das Wohnumfeld einzuwirken.

Entgegen dem früheren Entwurf sind die Lärmgrenzwerte auf die Werte herabgesetzt worden, die im Lande Hessen für die Lärmvorsorge und Lärmsanierung an Landesstraßen seit Jahren Anwendung finden und sich als realistisch dargestellt haben. Die sich durch die vorgesehene Grenzwertregelung ergebenden finanziellen Auswirkungen für die Träger der Verkehrswege erscheinen vertretbar. Mit der vorgesehenen Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes wird sichergestellt, daß die Kommunen bei der Erfüllung der sich aus dem Gesetz für sie ergebenden Aufgaben mit zweifellos erheblicher finanzieller Auswirkung finanzielle Unterstützung erwarten können.

Die Pflicht des Mieters, notwendige Lärmschutzmaßnahmen des Eigentümers zu dulden, ist durch die neue Bestimmung des § 541 b BGB geregelt; damit ist eine entsprechende Regelung in diesem Gesetz überflüssig. Auch stellt sich das Kumulationsproblem wegen einer Förderung nach dem Modernisierungs- und Energieeinsparungsgesetz nicht mehr, so daß es einer Regelung über die Rückzahlung einer Modernisierungsförderung nicht bedarf.

B. Im Besonderen

Zu § 1

Absatz 1 gibt den Zweck des Gesetzes an: Die zulässige Nutzung von Grundstücken soll vor übermäßigem Verkehrslärm geschützt werden, und zwar

- durch eine Planung, die Lärm, insbesondere für lärmempfindliche Gebiete, vermeidet, oder ausreichend mindert,
- durch lärmabschirmende Schutzmaßnahmen am Verkehrsweg oder
- durch lärmdämmende Schutzmaßnahmen an vom Lärm betroffenen baulichen Anlagen.

Kann durch die Planung die zulässige Nutzung von Grundstücken vor Verkehrslärm nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, so gilt der Schutz lediglich der baulichen Nutzung. Diese Klarstellung geht auf eine Forderung des Bundesrates bei der Beratung des entsprechenden Entwurfes der 8. Legislaturperiode zurück. An der Beschränkung des Lärmschutzes durch Schutzmaßnahmen auf die bauliche Nutzung wird festgehalten. Die bei allen öffentlichen Baulastträgern eingetretene Verknappung der Investitionsmittel läßt eine generelle Ausdehnung auf eine allgemeine Nutzung von Grundstücken, also etwa auf Kleingärten, Kur- und Erholungsanlagen, Friedhöfe, die aus der Sicht eines umfassenden Lärmschutzes sicher zu begrüßen wäre, nicht zu.

Welche der genannten Möglichkeiten, dem Bürger Lärmschutz zu gewähren, anzuwenden sind, ergibt sich aus den Besonderheiten des Einzelfalles:

Beim Neubau von Verkehrswegen steht an erster Stelle die Verpflichtung für den Baulastträger, die Trasse des neuen Verkehrsweges so zu planen, daß möglichst wenig Belästigungen für die Bürger entstehen. Der Lärmschutz auf diese Weise ist nicht immer einfach, oft sogar undurchführbar, weil als Alternative häufig nur die Durchschneidung von zu erhaltenden Naturschutz- und Erholungsgebieten zur Wahl steht. Der in § 1 Abs. 1 angesprochene Lärmschutz durch Planung korrespondiert insoweit mit § 2.

Läßt sich ein ausreichender Schutz vor belästigendem Lärm nicht durch Trassenbestimmung bzw. Trassenverschiebung erreichen, so sind zunächst Maßnahmen am Verkehrsweg selbst, z.B. Wände, Wälle, Einschnitte, in Ausnahmefällen auch Tunnel, zu treffen (aktiver Lärmschutz). Erst wenn solche aktiven Maßnahmen nicht in Frage kommen, müssen schließlich nach Feststellung der vorhandenen und erforderlichen Schalldämm-Maße an den betroffenen baulichen Anlagen Schutzmaßnahmen wie Verstärkung von Fenstern, Türen, Wänden und Dächern, vorgenommen werden (passiver Lärmschutz).

Bei vorhandenen Verkehrswegen muß vor Durchführung einer wesentlichen Änderung oder einer Sanierung geprüft werden, ob durch verkehrslenkende, z.B. Bündelung des Verkehrs auf einige Hauptverkehrsstraßen, oder durch verkehrsordnende Maßnahmen, z.B. Durchfahrtsverbot, Geschwindigkeitsbeschränkungen usw., eine Verkehrsberuhigung für bestimmte Gebiete insgesamt herbeigeführt werden kann.

Absatz 1 Nr. 2 stellt aus Gründen einer vollständigen Regelung klar, daß für schwere und unerträgliche Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm, die durch die im Gesetz vorhandenen Maßnahmen nicht zu beseitigen sind und die die Wirkung einer Enteignung haben, Entschädigung zu leisten ist. Dies gilt für die allgemeine Grundstücksnutzung (Wohnumfeld, wie Balkon, Terrassen).

Absatz 2 weist darauf hin, daß der Lärmschutz, der in diesem Gesetz geregelt wird, entsprechende Regelungen in anderen Gesetzen ersetzt.

Zu § 2:

Die Aufnahme einer mit § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz korrespondierenden allgemeinen Planungsvorschrift war während der ersten Beratung des früheren Regierungsentwurfs (Drucksache 8/1671) von den Ländern im Bundesrat vorgeschlagen worden. In der Sachverständigenanhörung wurde die Notwendigkeit einer solchen Vorschrift bestätigt.

Nach dieser Bestimmung sollen neue Verkehrswege so geplant werden, daß der Lärmschutz in erster Linie durch eine lärmvermeidende Trassenführung gewährleistet wird, das heißt, daß die Trasse möglichst weit von schutzbedürftigen Gebieten und Flächen abgedrückt wird, es sei denn, daß Wohngebiete durch einen Verkehrsweg erschlossen werden sollen. Lärmempfindliche und daher besonders schutzbedürftige Gebiete wie etwa Wohngebiete, Krankenhäuser, Kur- und der Erholung dienende Grünanlagen sollen möglichst weiträumig umfahren werden. Andererseits sollen aber auch bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, so zum Beispiel bei der Aufstellung von Bebauungsplänen, geplante oder vorhandene Verkehrswege in der Weise berücksichtigt werden, daß entlang der Verkehrsbänder besonders schutzbedürftige Nutzungen nicht vorgesehen werden. Wenn dies jedoch im Rahmen der Bauleitplanung erfolgt, müssen bei diesen Planungen und Maßnahmen die erforderlichen Schutzmaßnahmen festgelegt werden, wobei die Finanzierung über die Erschließungskosten zu erfolgen hat.

Zu § 3:

Die Vorschrift verpflichtet den Träger der Baulast zu Lärmschutz am Verkehrsweg, wenn den Auswirkungen des Verkehrslärms durch planerische Maßnahmen (§ 2) nicht oder nicht ausreichend begegnet werden kann und die bauliche Nutzung in schutzwürdigen Gebieten (vgl. § 5) erheblich belästigenden und billigerweise unzumutbaren Lärmeinwirkungen ausgesetzt würde. Anders als bei der Pla-

nung nach § 2 werden hier nur bauliche Nutzungen geschützt. Die Eigentümer in der Nachbarschaft von neu zu bauenden oder wesentlich zu ändernden Verkehrswegen haben ein Recht darauf, daß dem Lärmschutz im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens gebührende Rechnung getragen wird (vgl. Begründung zu § 8).

In Absatz 1 wird grundsätzlich der Vorrang von Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg festgelegt, daß auf diese Weis auch ein Schutz des Wohnumfeldes - Balkon, Garten - erreicht wird. Die Notwendigkeit der Maßnahmen wird daran geknüpft, daß einer der in § 5 festgesetzten Immissionsgrenzwerte überschritten wird.

Die Formulierung "ist sicherzustellen" bedeutet nicht, daß die Bauverwaltung bei der Planung neuer Verkehrswege die im Gesetzentwurf vorgesehenen Immissionsgrenzwerte immer voll ausschöpfen soll; kann nach Abwägung der verschiedenen Belange und mit vertretbarem Aufwand auch ein größerer Schutz für die Anlieger erreicht werden, so soll von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht werden.

Absatz 2 enthält die Begriffsbestimmung der wesentlichen Änderung, die im Bundes-Immissionsschutzgesetz fehlt. Die Definition wird dadurch vorbestimmt, daß die wesentliche Änderung sozusagen die Nahtstelle zwischen der Lärmvorsorge und dem in der Regel um 10 dB (A) geringeren Lärmschutz bei der Lärmsanierung darstellt. Die wesentliche Änderung setzt einen bestehenden Verkehrsweg voraus, der aber, anders als bei der Lärmsanierung, durch bauliche Eingriffe verändert wird. Zur Abgrenzung gegenüber einer allgemeinen Verkehrssteigerung in einer Straße durch Verkehrsentwicklung ist daher die Lärmvorsorge bei wesentlichen Änderungen im Gesetzentwurf an zwei Voraussetzungen geknüpft: Es muß ein baulicher Eingriff vorliegen, dies folgt aus der Gleichstellung mit der Regelung für den Neubau; Die Lärmsteigerung muß mindestens 3 dB (A) betragen, weil das menschliche Ohr die Veränderung eines Dauergeräusches in der Regel erst bei einer Steigerung um 3 dB (A) wahrnimmt. Die Veränderung des Lärmpegels um 3 dB (A) entspricht der Verdoppelung/Halbierung der Verkehrsstärke.

Neben diesen beiden Voraussetzungen muß die allgemeine Voraussetzung für Lärmschutz hinzukommen: Einer der für das jeweilige Gebiet maßgebenden Immissionsgrenzwerte nach § 5 muß überschritten sein (vgl. Absatz 1).

Auf eine Erhöhung um 3 dB (A) kommt es nur dann nicht an, wenn die Straße oder der Schienenweg wesentlich baulich geändert wird (Verbreiterung um durchgehende Fahrstreifen bei BAB; Anbau einer Richtungsfahrbahn bei allen anderen Straßen oder Anbau eines weiteren Gleises) und nach Absatz 3, wenn nach der Fertigstellung der Baumaßnahme eine für die Lärmsanierung von besonders schutzbedürftigen Gebieten oder baulichen Anlagen maßgebender Immissionsgrenzwert (§ 10 Abs. 2 Nr. 1) überschritten wird. Dagegen liegt ein Sanierungsfall vor, wenn die Immissionsgrenzwerte des § 10 Abs. 2 überschritten sind, ohne daß die Überschreitung durch eine Baumaßnahme eingetreten ist; beispielsweise auch durch verkehrslenkende Maßnahmen.

In Absatz 4 wird das Berechnungsverfahren festgelegt.

Zu § 4:

Die Vorschrift knüpft an § 3 an. Vorauszugehen hat eine Abwägung der öffentlichen und privaten Belange im Planfeststellungsverfahren bzw. im Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplanes (vgl. auch Begründung zu § 8). Überwiegen als Ergebnis der Abwägung andere öffentliche und private Belange gegenüber dem Lärmschutz am Verkehrsweg (z.B. Landschaftsschutz, Denkmalspflege, nachbarrechtliche Vorschriften), so gehen diese vor.

Zu den öffentlichen Belangen zählen insbesondere auch die durch Maßnahmen an Verkehrswegen entstehenden Kosten. Stehen diese außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck, dann kann auch aus diesem Grund der aktive Schutz z.B. durch Lärmschutzwände und -wälle unterbleiben. Öffentliche und private Belange sind bei der Abwägung grundsätzlich gleichberechtigt. Die Gewichtung hängt von den Umständen des Einzelfalles ab.

Soweit nach Satz 1 Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg unterbleiben oder durch sie die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 5 nicht sichergestellt wird, trifft den Träger der Baulast die Verpflichtung, die Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage zu erstatten. Abgestellt wird dabei auf die Schutzwürdigkeit der Räume. Nicht nur vorübergehend wird ein Raum von Menschen genutzt, wenn sich der Aufenthalt darin regelmäßig über einen längeren Zeitraum erstreckt. Dabei kommt es nicht darauf an, daß es sich immer um dieselben Benutzer handelt (z.B. bei Schulräumen, Kirchen).

Wegen Anspruchs des Eigentümers auf Erstattung, der Höhe des Erstattungsbetrages und des Verfahrens wird auf die Begründung zu § 9 verwiesen.

Zu § 5:

Absatz 1 legt die Immissionsgrenzwerte jeweils nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit fest, und zwar für besonders schutzbedürftige bauliche Anlagen und für bestimmte Gebietsarten. Industriegebiete werden ausgenommen, weil sie nicht zu den Gebieten gehören, auf die besonders Rücksicht zu nehmen ist, da sie zur Aufnahme vorwiegend störender und erheblich belästigender Betriebe und Anlagen dienen.

Eine Herabsetzung der Immissionsgrenzwerte um 2 dB (A) gegenüber dem früheren Entwurf eines Verkehrslärmschutzgesetzes - ist im Interesse eines erhöhten Schutzes des Bürgers vor Verkehrslärm erforderlich.

Die Gebietsarten sind der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. September 1977 (BGBl. I S. 1763) entnommen; sie sind dort im einzelnen umschrieben. Da reine und allgemeine Wohngebiete ausschließlich bzw. vorwiegend zum Wohnen dienen (§§ 3 und 4 BauNVO), sind sie von den aufgeführten Gebietsarten am

meisten schutzwürdig. Ihnen werden die Kleinsiedlungsgebiete (§ 2 BauNVO) gleichgestellt. Grenzen an eine Straße bei gegenüberliegender Bebauung unterschiedliche Gebiete, so werden dem Lärmschutz - unter Berücksichtigung der Ausgewogenheit und im Interesse der Straßenanlieger - die Grenzwerte des Gebietes zugrunde gelegt, dem die niedrigeren Werten zugeordnet sind.

Die Immissionsgrenzwerte sind Grenzwerte, nicht nur Planungsrichtwerte; sie dürfen in keinem Fall überschritten werden. Das bedeutet andererseits aber nicht, daß die bauende Verwaltung nach Abwägung aller Belange sie nicht unterschreiten darf. Zielvorstellung ist, einen möglichst weitreichenden Lärmschutz für die betroffenen Bürger herbeizuführen.

Die Immissionsgrenzwerte sind unterschiedlich für den Tag und die Nacht festgesetzt, der Unterschied beträgt jeweils 10 dB (A). Diese Unterscheidung trägt der Tatsache Rechnung, daß der Mensch in der Nacht besonders lärmempfindlich ist (Schutz des Schlafes und der Nachtruhe).

Nach allgemeinen Erkenntnissen, die insbesondere auch in der Sachverständigenanhörung vorgetragen bzw. bestätigt worden sind, gilt der Verkehrslärm, der von Schienenwegen ausgeht, als weniger lästig und störend als der Straßenverkehrslärm. Dies beruht insbesondere auf drei Faktoren: Beim Schienenlärm gibt es immer wieder ausreichend absolute Ruhepausen - ausgenommen bei sehr stark befahrenen Strecken - der Lärm ist gleichmäßiger und seine Frequenz günstiger. Dem Schienenlärm ist daher ein Bonus von 5 dB (A) eingeräumt worden. Dieser Bonus gilt allerdings nicht für die Rangierbahnhöfe und vergleichbare Anlagen, sowie von mit Güterzügen stark befahrenen Strecken, da der von ihnen ausgehende Lärm ebenso lästig ist wie Straßenverkehrslärm.

Der Hinweis in Absatz 2 Satz 1, daß sich die einzelnen Gebietsarten aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen ergeben, dient der Klarstellung. Für die in Absatz 2, 1. Halbsatz, auf-

geführten besonderen Wohngebiete (vgl. § 4 a BauNVO) und Sondergebiete (vgl. §§ 10 und 11 BauNVO) ist jeweils zu prüfen, mit welchen baulichen Anlagen oder Gebieten sie vergleichbar sind; entsprechend ist der Lärmschutz vorzusehen. Unter sonstigen Flächen und Gebieten, für die keine Festsetzungen bestehen, ist der Bereich des § 34 BBauG zu verstehen. Soweit eine bauliche Nutzung innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile zulässig ist, kommt es hinsichtlich der Zuordnung ebenfalls auf den Grad der Schutzbedürftigkeit an. Gleiches gilt für Vorhaben im Außenbereich (§ 35 BBauG), jedoch mit der Maßgabe, daß ein Wohnhaus im Außenbereich nicht den Wohngebieten, sondern den Dorfgebieten zugeordnet wird (Absatz 2 Satz 2, 2. Halbsatz). Dies entspricht der Rechtsprechung, die den Außenbereich in bezug auf den Lärmschutz geringer einstuft als Wohngebiete. Andere Gebiete als diejenigen, die in § 5 aufgeführt sind, gelten im Rahmen der Lärmvorsorge nicht als schutzbedürftig.

Absatz 3 trägt der Tatsache Rechnung, daß für bauliche Anlagen, die entweder nur am Tage (z.B. Schulen, Büros) oder in der Nacht (Beherbergungsbetriebe) überwiegend genutzt werden, nur der jeweils zutreffende Immissionsgrenzwert nach § 5 gilt.

Zu § 6:

Die Zulässigkeit, den notwendigen Lärmschutz zurückzustellen, bis die bauliche Nutzung eines Grundstücks verwirklicht wird (Absatz 1), beruht darauf, daß Schutzzweck die bauliche Nutzung eines Grundstücks ist. Die Bestimmung soll auch dazu beitragen, Kosten für Lärmschutz in den Fällen zu verhindern, in denen die zulässige bauliche Nutzung gar nicht verwirklicht wird.

Der Ausschluß des Lärmschutzes für ein Grundstück, auf dem selbst in erheblichem Umfang Lärm erzeugt wird (Absatz 2), ist

angebracht, da durch Lärmvorsorge keine Eindämmung des Lärmes auf dem durch Lärm vorbelasteten Grundstück erreichbar wäre. Soweit nach dem letzten Halbsatz von Absatz 2 Lärmvorsorge in Betracht kommen kann, wenn auf dem Grundstück eine andere schutzbedürftige Nutzung zulässig ist, so ist Lärmvorsorge zurückzustellen, bis die andere Nutzung verwirklicht wird (Absatz 1).

Absatz 3 enthält weitere Ausnahmetatbestände. Satz 1 Nr. 1 gilt dann, wenn kein zulässiger Ersatzbau vorgesehen ist oder kein Rechtsanspruch auf eine bauliche Nutzung besteht. Dagegen wird Lärmvorsorge erforderlich, wenn ein Neubau anstelle einer abgebrochenen baulichen Anlage in rechtlich zulässiger Weise errichtet wird, z.B. im Bereich des § 34 BBauG oder als privilegiertes Vorhaben im Außenbereich gemäß § 35 Abs. 1 BBauG, es sei denn, der Eigentümer muß aufgrund des Bauordnungsrechts Maßnahmen zur Energieeinsparung vornehmen, die Lärmschutz an der baulichen Anlage entbehrlich machen.

Aus Absatz 3 Satz 1 Nrn. 2 und 3 sowie Satz 2 und 3 ergeben sich die Zeitpunkte, die für die Prüfung maßgebend sind, ob Lärmschutz durch den Träger der Baulast unterbleiben kann.

Zu § 7:

Die Fassung dieser Bestimmung (Absatz 1 und 2) geht auf Anregungen des Bundesrates (8. Legislaturperiode) zurück. Die Bestimmung betrifft nur Neubaumaßnahmen und wesentliche Änderungen von Verkehrswegen. Dabei sollte bei dem Zusammentreffen von Lärmbeeinträchtigungen von bestehenden mit neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen eine Beteiligung des Baulastträgers des alten Verkehrsweges an den Kosten des Lärmschutzes für den neuen oder wesentlich geänderten Verkehrsweg nicht in Betracht kommen. Dies führt in der Praxis zu unbilligen Härtefällen,

Mit Absatz 3 wird sichergestellt, daß vorhandene Lärmquellen aus bestehenden Verkehrswegen mit einbezogen werden und damit die

Überlagerung aller Verkehrsräusche der Beurteilung zugrunde zu legen ist. An der in Absatz 1 und 2 festgelegten Kostenregelung ändert sich nichts.

Zu § 8:

Die Verfahrensregelung in § 8 beruht darauf, daß der Planfeststellungsbeschluß ein Verwaltungsakt, der Bebauungsplan dagegen als Satzung eine Rechtsnorm ist. Im Bebauungsplan kann daher nicht über Ansprüche einzelner Bürger entschieden werden (vgl. § 2 Abs. 7 BBauG).

Satz 1 regelt, in welchem Verfahren über Lärmschutz zu entscheiden ist. Im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens für eine Straße oder einen Schienenweg können betroffene Eigentümer Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg verlangen, wenn die Voraussetzungen für Lärmschutz am Verkehrsweg vorliegen und die ausgelegten Pläne keinen oder keinen ausreichenden Lärmschutz vorsehen. Dem Träger der Baulast können durch die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluß Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg auferlegt werden. Das Verfahren richtet sich nach den Vorschriften über die Planfeststellung in den Verwaltungsverfahrensgesetzen (§§ 72 ff VwVfG) oder den Fachplanungsgesetzen (z.B. §§ 17 ff. FStrG). Betroffene können den Planfeststellungsbeschluß durch Klagen vor den Verwaltungsgerichten prüfen lassen.

Im Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplanes können betroffene Eigentümer auf die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen hinweisen. Werden im Bebauungsplan keine oder nicht ausreichende Festsetzungen über Lärmschutz getroffen, so können die Betroffenen den Bebauungsplan in einem Normenkontrollverfahren prüfen lassen.

Nach Satz 2 ist im Planfeststellungsbeschluß, der ein Verwaltungsakt ist, auch festzustellen, daß kein Lärmschutz am Verkehrsweg zu treffen ist (§ 4). Solche negativen Festsetzungen sind im Bebauungsplan nicht möglich.

Zu § 9:

Absatz 1 regelt ausdrücklich, daß ein vom Verkehrslärm betroffener Eigentümer einen Anspruch auf Erstattung seiner Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen an seiner baulichen Anlage gegen den Baulastträger hat, wenn am Verkehrsweg wegen entgegenstehender, überwiegender öffentlicher oder privater Belange kein Lärmschutz getroffen wird. Notwendig im Sinne des Absatz 1 bedeutet dabei zweierlei:

Einmal muß ein Grenzwert nach § 5 mit der Folge überschritten sein, so daß dem Grunde nach der Baulastträger zum Lärmschutz verpflichtet ist. Zum anderen müssen Lärmschutzmaßnahmen an der betroffenen baulichen Anlage im Einzelfall erforderlich sein, das heißt, die vorhandene Ausgestaltung der Fenster, Türen, Wände und Dächer (Umfassungsbauteile) muß so beschaffen sein, daß der Lärm durch sie nicht ausreichend gedämmt wird. Ob für die in Betracht kommenden Umfassungsbauteile ein zusätzlicher Schutz erforderlich ist, muß vor Durchführung von Schutzmaßnahmen geprüft werden. Aus diesem Grunde ist auch der Antrag auf Erstattung nach Absatz 2 zuvor zu stellen. Die Betroffenen sollten ggf. von Amts wegen darauf hingewiesen werden.

Bei der Erstattung handelt es sich um keine Enteignungsentschädigung; diese ist in § 13 geregelt. Die Bestimmung von Art und Umfang der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen kann dem Verordnungsgeber übertragen werden (Ermächtigung in § 15 Abs. 1 Nr. 3), da es sich im Gegensatz zu den Immissionsgrenzwerten in § 5 nur um eine nähere Ausgestaltung handelt (Absatz 1 Satz 2). Die Verordnung muß sich an der Zweckbestimmung des Gesetzes orientieren. In erster Linie wird der Einbau von Lärmschutzfenstern in Betracht kommen. Weitere Lärmschutzmaßnahmen sind Verstärkungen von Außenwänden, Decken und Dächern. Dabei kommt dem notwendigen Bauschalldämm-Maß besondere Bedeutung zu. Aufwendungen für andere Maßnahmen können nur erstattet werden, wenn durch sie

wirksam Lärmschutz erreicht werden kann, wobei sich die Limitierung des Erstattungsbetrages aus Absatz 1 Satz 3 ergibt.

Der Antrag des Eigentümers ist Voraussetzung für die Ersattung, damit die zuständige Verwaltung die für die Erstattung notwendigen Feststellungen treffen kann. Grundsätzlich ist eine Einigung anzustreben.

Absatz 3 regelt das Verfahren, wenn keine Einigung über die Erstattung erzielt wird, sowie den Rechtsweg.

Zu § 10:

Durch Lärmsanierung (vgl. § 1 Nr. 1) sollen die Auswirkungen einer gewachsenen unerträglichen Lärmsituation an bestehenden Straßen vermindert werden.

Der Grundsatz der Lärmsanierung in Absatz 1 berücksichtigt, daß die tatsächlichen Verhältnisse (z.B. im Ortsbereich) in der Regel Lärmsanierung an der Straße nicht zulassen, so daß überwiegend Schutzmaßnahmen an der baulichen Anlage in Betracht kommen. Im Rahmen der Abwägung kommt dem hohen finanziellen Aufwand für Maßnahmen an der Straße besonderes Gewicht zu.

Absatz 2 legt die Voraussetzungen für die Lärmsanierung fest. Anders als bei der Lärmvorsorge werden zwei Kategorien von schutzbedürftigen Gebieten bzw. baulichen Anlagen vorgesehen. Die höheren Immissionsgrenzwerte bei der Lärmsanierung gegenüber der Lärmvorsorge sind aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslagen gerechtfertigt und halten sich in vertretbarem Rahmen. Im Gegensatz zur Lärmvorsorge sind bei der Lärmsanierung die planerischen Möglichkeiten allerdings eingeschränkt, weil eine gewachsene Situation zu bewältigen ist; zudem entsteht nicht wie beim Neubau eine zusätzliche Lärmquelle, sondern ein durch die verkehrliche und städtebauliche Entwicklung gestiege-

ner Verkehrslärm soll vermindert werden. Darauf beruht auch die Beschränkung des Schutzes auf die Wohnnutzung und auf ihr hinsichtlich der Schutzbedürftigkeit vergleichbare Nutzungen.

Dennoch muß auch bei der Lärmsanierung geprüft werden, ob nicht durch Maßnahmen wie Bau von Ortsumgehungen, Verkehrslenkung, Verkehrsordnung oder Verkehrsberuhigung eine Lärminderung erreicht werden kann (Absatz 3).

Die Berücksichtigung der vorhandenen durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke bei der Ermittlung des Mittelungspegels in Absatz 4 anstelle eines Prognosezeitraumes trägt ebenfalls den unterschiedlichen Ausgangslagen zwischen Lärmsanierung und Lärmvorsorge Rechnung. Die Einbeziehung der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen trägt dem Bedürfnis Rechnung, daß der lärm betroffene Eigentümer an Schienenwegen ebenso schutzwürdig ist wie der lärm betroffene Eigentümer an Straßen. Die jetzige Regelung entspricht im übrigen - soweit Schienenwege der Deutschen Bundesbahn betroffen sind - dem Inhalt des Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 06.03.1980.

Absatz 5 bezieht sich auf die Fälle, in denen zwischen dem Eigentümer und dem Träger der Straßenbaulast über die Voraussetzungen und die Art der Lärmsanierung keine Einigung erzielt werden kann. Die Entscheidung kann sowohl durch schriftlichen Bescheid als auch durch Planfeststellungsbeschluß getroffen werden.

Ein dem Eigentümer zurechenbares Verhalten im Sinne des Absatzes 6 Satz 2 ist insbesondere dann gegeben, wenn der Eigentümer die Beeinträchtigungen bei Errichtung oder Nutzungsänderung der baulichen Anlagen kannte oder vorhersehen konnte. Das gleiche gilt, wenn er den Schallschutzanforderungen der jeweiligen Landesbauordnung nicht nachgekommen ist. Ein nicht der Sphäre des Eigentümers zurechenbares Verhalten wird dagegen vorliegen, wenn der Straßenverkehrslärm erst später in nicht vorhersehbarer Weise zugenommen hat.

Zu § 11:

Absatz 1 begründet den Erstattungsanspruch des Eigentümers. Mit der Eigenbeteiligung in Höhe von 25 v.H. sollen ein Modernisierungsvorteil durch bessere Wärmeisolierung abgegolten und ein Abzug Neu für Alt vorgenommen werden.

Mit "anderen" Maßnahmen sind planerische, verkehrslenkende und Verkehrsordnende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung gemeint. Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte ist nur "sichergestellt", wenn die in Absatz 1 Satz 2 angesprochenen Maßnahmen in absehbarer Zeit(max. 5 Jahre) und auf Dauer durchgeführt werden.

Zu den Absätzen 2 bis 4 wird auf die Begründung zu § 9 verwiesen.

Zu § 12:

Absatz 1 berücksichtigt, daß die Lärmsanierung wegen der hohen Kosten und im Hinblick auf den Verwaltungsaufwand einen längeren Zeitraum beansprucht. Deshalb werden Kriterien für die Reihenfolge der Erledigung festgelegt; sie sind auch für die Aufstellung der Sanierungsprogramme nach Absatz 2 maßgebend. Diese Programme sollen auch die geplanten verkehrslenkenden und Verkehrsordnenden Maßnahmen enthalten. Mit Rücksicht auf die Vielzahl der durchgeführten Maßnahmen an überörtlichen Straßen kann die Aufstellung von Programmen entbehrlich sein.

Zu § 13:

Lärmschutz nach diesem Gesetz vollzieht sich im Regelfall im Vorfeld der Enteignung. Erfasst werden aber auch die Fälle, in denen der Verkehrslärm enteignend wirkt.

§ 13 betrifft Beeinträchtigungen, die - in Ausnahmefällen - durch Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend gemindert werden können und insoweit einen schweren und unerträglichen Eingriff in

das Eigentum darstellen. Das Gesetz begründet einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, der in besonders schwerwiegenden Fällen eine Übernahme der betroffenen baulichen Anlage auslösen kann. Es handelt sich um eine Auffangklausel für Entschädigungen bei Enteignungstatbeständen nach Art. 14 GG.

Zu § 14

Die Regelung hat zur Folge:

1. In Fällen, in denen Vermieter eine volle Ersattung der Aufwendungen nach § 4 VLärmSchG beanspruchen, ist eine Erhöhung der Miete nach § 3 Abs. 1 MHG nicht möglich.
2. In Fällen, in denen Vermieter eine Erstattung von 75 vom Hundert der Aufwendungen nach § 11 VLärmSchG beanspruchen, dürfen sie die Miete nach § 3 Abs. 1 MHG jährlich um 11 vom Hundert der Eigenbeteiligung erhöhen.

Für Vermieter

ergeben sich für den Fall, daß sie Modernisierungsmaßnahmen (wie Einbau von Schallschutzfenstern) vornehmen, und der Erstattungsanspruch nach § 11 Abs. 1 erst später befriedigt werden kann, folgende Wahlmöglichkeiten:

Sie finanzieren

1. die Aufwendungen, für die sie später eine Erstattung erhalten, vor oder
2. die Maßnahmen insgesamt selbst und verzichten auf den Erstattungsanspruch. Dann können sie die Kosten auf die Miete umlegen.

Zu § 15:

Es handelt sich hier um die gesetzliche Ermächtigung für den Erlass der für die Durchführung des Gesetzes notwendigen Rechtsverordnungen. Im Rahmen der Verfahrensregelung im Sinne von Absatz 1 Nr. 1, bzw. der Änderung der Anlagen 1 und 2 nach Nr. 4 sind auch Minderungen der Lärmemission der Fahrzeuge zu berücksichtigen.

Absatz 2 Nr. 1 stellt sicher, daß in den Rechtsverordnungen auf allgemeine Bekanntmachungen sachverständiger Stellen, etwa auf DIN-Normen, verwiesen werden kann.

Zu §§ 16, 17:

Da wie in § 1 Absatz 2 zum Ausdruck gebracht, das Verkehrslärmschutzgesetz die ausschließliche Rechtsgrundlage für den Lärmschutz sein soll, ist es erforderlich, die entsprechenden Bestimmungen sowohl im Bundesfernstraßengesetz als auch im Bundes-Immissionsschutzgesetz aufzuheben.

Zu § 18:

Durch die Änderung wird sichergestellt, daß auch für Maßnahmen zur Lärmsanierung an kommunalen Straßen Finanzierungshilfen des Bundes nach Maßgabe des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes gewährt werden können. Lärmschutzmaßnahmen an neu zu bauenden kommunalen Straßen sind bereits vom geltenden Wortlaut des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes abgedeckt.

Zu § 19:

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz enthält in § 41 eine bindende Verpflichtung des Baulastträgers, Lärmschutzmaßnahmen zu treffen, wenn durch Verkehrslärm schädliche Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden. Daher bestimmt die Übergangsvorschrift für Verkehrswege, die nach dem 1. April 1974, dem Datum des Inkrafttretens des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, dem Verkehr übergeben worden sind, daß die Lärmschutzvorschriften dieses Gesetzes für den Neubau und die wesentliche Änderung von Verkehrswegen angewendet werden sollen. Dadurch werden die Anlieger begünstigt, weil für den Neubau günstigere Immissionsgrenzwerte vorgesehen sind als für vorhandene Verkehrswege.

Zu § 20:

Die Bestimmung enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu § 21:

Die Bestimmung über das frühere Inkrafttreten des § 15 stellt sicher, daß die für die Durchführung des Gesetzes erforderlichen Verordnungen bei Inkrafttreten des Gesetzes bereits Gültigkeit haben.

Zu Anlage 1

(Berechnung der Mittelungspegel bei Straßen)

Der Mittelungspegel L_m in Dezibel (A) ist entsprechend der DIN 45 641 (Mittelungspegel und Beurteilungspegel zeitlich schwankender Schallvorgänge - Juni 1976) für ein Zeitintervall T wie folgt definiert:

$$L_m = 10 \lg \left[\frac{1}{T} \int_0^T 10^{0,1 L(t)} dt \right]$$

Aus praktischen Gründen, insbesondere weil bei geplanten Straßen keine Messungen vorgenommen werden können, soll der Mittelungspegel mit Hilfe der Formeln (1) und (2) berechnet werden.

Die an einer Straße auftretenden Lärmimmissionen sind abhängig von der Verkehrsstärke, dem Lkw-Anteil, der Straßenoberfläche, der Geschwindigkeit, dem Störeinfluß an signalgesteuerten Kreuzungen und Einmündungen, der Steigung, der Entfernung der zu schützenden baulichen Anlage von der Straße und ihrer Höhe über der Straße und den Bedingungen für die Schallausbreitung (Geländeart, Abschirmung, Bebauung, Bewuchs usw.). In den Formeln (1) und (2) sind diese Einflußgrößen berücksichtigt.

In dem Diagramm T ist der Mittelungspegel $L_{m,T}^{(25)}$ und $L_{m,N}^{(25)}$ in Abhängigkeit von der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke (Kfz/h) und dem maßgebenden Lkw-Anteil (%) dargestellt.

Der Mittelungspegel $L_{m,T}^{(25)}$ und $L_{m,N}^{(25)}$ ist der Mittelungspegel $L_{m,T}$, $L_{m,N}$, der sich bei freier Schallausbreitung (keine Abschirmung durch Hindernisse) bei nicht geriffelter Gußasphaldecke, bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h Pkw/ 80 km/h Lkw und einer bestimmten Verkehrsstärke im Abstand von 25 m von und in 4 m Höhe über Straßenoberkante der Mitte der nächstgelegenen Fahrbahn ergibt.

Die für die einzelnen Straßengattungen maßgebende stündliche Verkehrsstärke und die Lkw-Anteile sind in der Tabelle A zusammengestellt. Die Lkw-Anteile sind aufgrund neuer Untersuchungen von der BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen) **festgelegt** worden. Die maßgebende stündliche Verkehrsstärke wird bei der Lärmvorsorge über die der Planung zugrundeliegende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) ermittelt. Dieser Wert wird bei einer Straßenplanung nach Verkehrserzeugungs- und Verkehrsverteilungsmodellen (z.B. "Richtlinien für die Anlage von Straßen RAS" Teil I: Querschnitte RAS-Q- Ausgabe 1982) oder nach der Trend-Extrapolation (vgl. "Ausbauplan für die Bundesfernstraßen 1971 bis 1985" - herausgegeben vom Bundesminister für Verkehr - November 1971) prognostiziert. Für Straßenbaumaßnahmen wird von einem Prognosezeitraum bis zu 20 Jahren ausgegangen. Bei Bauvorhaben, die unter den § 3 Abs. 3 fallen, ist die Verkehrsstärke nach der Fertigstellung der Baumaßnahme maßgebend. Bei der Lärmsanierung ist von der vorhandenen Verkehrsstärke auszugehen.

Die maßgebende Verkehrsstärke und der maßgebende Lkw-Anteil können auch durch Verkehrszählungen ermittelt werden. Hierbei ist von der durchschnittlichen stündlichen Verkehrsstärke im jeweiligen Zeitabschnitt (Tag bzw. Nacht) als Mittelwert für alle Tage des Jahres auszugehen. Bei der Lärmvorsorge sind die Zählergebnisse für den Prognosezeitraum nach dem oben genannten Verfahren zu prognostizieren.

Die Geraden des Diagramms I sind für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw berechnet worden. Für andere zulässige Höchstgeschwindigkeiten sind die anzusetzenden Korrekturen in Abhängigkeit vom Lkw-Anteil im Diagramm II angegeben.

Die Tabelle B enthält Korrekturen für unterschiedliche Straßenoberflächen. Unter geriffeltem Gußasphalt ist eine Deckschicht

nach TVbit 6/75, Abschnitt 6.6.1.1 ("Technische Vorschriften und Richtlinien für den Bau bituminöser Fahrbahndecken" des Bundesministers für Verkehr, Abteilung Straßenbau - Ausgabe 1975), unter gewalztem Gußasphalt eine Deckschicht nach TVbit 6/75, Abschnitt 6.6.1.2 zu verstehen. Als nicht geriffelter Gußasphalt wird eine Deckschicht bezeichnet, die keine sichtbare Riffelung mehr aufweist. Pflasterdecken und Plattenbeläge gelten als eben, wenn sie aus Bauteilen mit gering oder mittel strukturierten oder fein bearbeitenden Oberflächen profilgerecht hergestellt sind und die Fugenfüllung bündig mit den Steinkanten abschließt. Alle anderen Pflasterdecken oder Plattenbeläge wie z.B. Kopfsteinpflaster, Raupflaster, Betonverbundssteinpflaster mit abgefaßten Steinkanten und Decken und Beläge mit fehlender Fugenfüllung und Fugenbreiten über 0,5 cm fallen unter Pflaster mit nicht ebener Oberfläche.

Die Tabelle C enthält einen Zuschlag für die erhöhten Störwirkungen, die im Nahbereich von signalgesteuerten Kreuzungen und Einmündungen auftreten. Die Geraden des Diagramms I sind für Steigungen bis zu 5 % berechnet worden. Für größere Steigungen enthält die Tabelle D die anzusetzenden Zuschläge.

Nach Diagramm III kann die Pegeldifferenz ΔL_{sL} zwischen dem Mittelungspegel am Immissionsort und dem Pegel im 25 m-Abstand bestimmt werden. Die Pegeldifferenz ist abhängig vom horizontalen Abstand des Immissionsortes von der Straße und seiner Höhe über der Straße. Bei den Kurven sind Wetter- und Bodeneinflüsse berücksichtigt.

Diagramm IV ermöglicht die logarithmische Addition verschiedener Mittelungspegel.

Für die Korrektur ΔL_B werden keine Werte vorgeschrieben, weil sich die möglichen unterschiedlichen Verhältnisse im Einzelfall einer gesetzlichen Regelung entziehen. Die "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" gestatten, im Einzelfall die Pegelminderungen durch Lärmschutzwälle und -wände, Einschnitte, Bodenerhebungen und Abschirmung und die Reflexion durch bauliche Anlagen zu berechnen.

Zu Anlage 2

(Berechnung der Mittelungspegel bei Schienenwegen)

Der Mittelungspegel L in Dezibel (A) ist entsprechend der DIN 45 641 Mittelungspegel und Beurteilungspegel zeitlich schwankender Schallvorgänge - Juni 1976) für ein Zeitintervall T wie folgt definiert:

$$L_m = 10 \lg \left[\frac{1}{T} \int_0^T 10^{0,1 L(t)} dt \right]$$

Aus praktischen Gründen, insbesondere weil bei geplanten Schienenwegen keine Messungen vorgenommen werden können, soll der Mittelungspegel aus den der Planung zugrunde liegenden Daten mit Hilfe der Formeln (1) und (2) berechnet werden.

Für solche Schienenwege, bei denen sich die Formeln (1) und (2) nicht anwenden lassen, sind für die Berechnung des Mittelungspegels Erfahrungswerte zugrunde zu legen.

Immissionseinwirkungen auf die Umgebung, welche durch betrieblich nicht unmittelbar zu beeinflussende Vorkommnisse hervorgerufen werden, z.B. Flachstellen an Rädern, Kreischen von Bremsschienen oder Kreischen beim Durchfahren enger Gleisbögen sowie akustische Signale von Triebfahrzeugen, sind durch geeignete Vorkehrungen und Gegenmaßnahmen nach dem Stand der Technik auf ein Minimum zu begrenzen. Bei der Festlegung des Mittelungspegels bleibt dieser Lärm unberücksichtigt. Desgleichen werden die durch Körperschall übertragenen Immissionen nicht erfaßt.

Die an einem Schienenweg auftretenden Lärmimmissionen sind von verschiedenen Einflußgrößen abhängig. Neben der Zugzahl, den Zug-

gattungen und der Entfernung der zu schützenden baulichen Anlagen von der Gleisachse beeinflussen die Fahrgeschwindigkeit, die Zuglänge und die Bedingungen für die Schallausbreitung/Geländeart, Bebauung, Bewuchs usw.) und Schallschutzmaßnahmen die Höhe des Schallpegels. In den Formeln (1) und (2) sind diese Größen berücksichtigt.

Im Diagramm I ist der Mittelungspegel $L_{m,T}^{(25)}$, $L_{m,N}^{(25)}$ bei freier Schallausbreitung (keine Abschirmung durch Hindernisse) in Abhängigkeit von den Zuggattungen und der Zahl der Züge je Stunde dargestellt. Die dargestellten Mittelungspegel gelten bei bestimmten Bezugsgeschwindigkeiten v_0 (km/h) und Bezugslängen l_0 (m) der verschiedenen Zuggattungen für einen Abstand von 25 m von der Mittelachse des jeweiligen Gleises.

Die maßgebende Zahl der Züge wird bei der Lärmvorsorge nach den bekannten Methoden für einen Zeitraum von etwa 20 Jahren prognostiziert. Bei der Lärmsanierung bestehender Schienenwege ist die maßgebende Zugzahl/h durch Zählungen zu ermitteln.

Diagramm II gibt an, um welchen Betrag ΔL_v die Mittelungspegel $L_{m,T}^{(25)}$, $L_{m,N}^{(25)}$ in Abhängigkeit von der tatsächlichen Fahrgeschwindigkeit (km/h) im Verhältnis zur Bezugsgeschwindigkeit v_0 zu ändern sind.

Diagramm III gibt an, um welchen Betrag ΔL_l die Mittelungspegel $L_{m,T}^{(25)}$, $L_{m,N}^{(25)}$ in Abhängigkeit von der tatsächlichen Zuglänge l (m) im Verhältnis zur Bezugslänge l_0 zu ändern sind.

Nach dem Diagramm IV kann die Pegeldifferenz $\Delta L_{s,l}$ zwischen dem Mittelungspegel am Immissionsort und dem Pegel im 25-m-Abstand bestimmt werden.

Diagramm V ermöglicht die logarithmische Addition der Mittelungspegel für verschiedene auf der Strecke verkehrende Zugkollektive. Für jeweils ein Zugkollektiv, gleichartig in Zuggattung, Fahrgeschwindigkeit, Zuglänge, Entfernung und örtliche Gegebenheiten, sind die Mittelungspegel nach Diagramm I bis IV zu ermitteln und mit Hilfe des Diagramms V zu addieren

Für die Korrektur ΔL_B werden keine Werte vorgeschrieben, weil sich die möglichen unterschiedlichen Verhältnisse im Einzelfall einer gesetzlichen Regelung entziehen. Die vorliegenden Erkenntnisse gestatten, im Einzelfall die Pegelminderungen durch Lärmschutzwälle und -wände, Einschnitte, Bodenerhebungen und Abschirmung und Reflexion durch bauliche Anlagen zu berechnen (z.B. "Vorläufige Richtlinie zur Berechnung von ΔL_B (VLärmSchG)" der Deutschen Bundesbahn).