

Anspruch auf Lärmvorsorge beim Ersatz von Asphalt durch Pflaster?

Aus städtebaulichen Gründen ist in den Straßen der historischen Innenstädte in den letzten Jahrzehnten der Asphaltbelag immer wieder durch einen ansprechend gestalteten Belag aus Naturstein- oder Betonsteinpflaster ersetzt worden.

Soweit der Umbau mit der Einrichtung einer Fußgängerzone verbunden war, konnte ein Grund für Beschwerden über eine höhere Lärmbelastung nicht entstehen. Anders jedoch, wenn Straßen mit höherer Verkehrsbelastung, z.B. klassifizierte Straßen oder wichtige Geschäftsstraßen gepflastert worden sind. Da die Schallabstrahlung beim Befahren von Pflaster höher als die von Asphalt ist, kam es danach häufig zu Lärmbeschwerden.

Unabhängig davon sind vor derartigen Baumaßnahme die immissionsschutzrechtlichen Auswirkungen zu prüfen. Dabei ist in einer schalltechnischen Untersuchung zu ermitteln, ob eine wesentliche Änderung, d.h. eine Pegelerhöhung in bestimmter Höhe, im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 2 der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vorliegt und ob die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV überschritten sind (vgl. Abbildung).

Der Anwendungsbereich von § 1 Abs. 2 Nr. 2 der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV für die sog. Lärmvorsorge an bestehenden Straßen kann nur

1. durch einen "erheblichen baulichen Eingriff" in den Straßenkörper und
2. dadurch verursachte Pegelerhöhungen, deren Höhe in der o.g. Rechtsgrundlage festgelegt ist, eröffnet werden. An weitere Voraussetzungen ist die Lärmvorsorge an zu ändernden Straßen nicht gebunden.

Ob der Ersatz einer Asphaltdecke durch Pflaster ein erheblicher baulicher Eingriff ist, ist nicht rechtsverbindlich geregelt. Zur Klärung dieser Frage ist die Begründung zur 16. BImSchV heranzuziehen. Darin heißt es unter „B. Im Besonderen, zu § 1“ u.a.:

„Absatz 2 beschreibt die ‚wesentliche Änderung‘ i.S. von § 41 BImSchG als einen baulichen Eingriff in den Verkehrsweg und eine durch ihn verursachte spürbare Verschlechterung der bisherigen Lärmsituation. Der bauliche Eingriff muss erheblich sein und zu einer erkennbaren Veränderung des bisherigen Verkehrsweges führen, um die Lärmvorsorge deutlich zu der Lärmsanierung abzugrenzen. Erheblich ist ein baulicher Eingriff nur, wenn in die Substanz des Verkehrsweges eingegriffen wird. ...

Grundsätzlich muss der bauliche Eingriff zu einer spürbaren Steigerung der Belästigung durch Verkehrslärm führen.“

Auch der Bundesrat hat in seiner Zustimmung zur 16. BImSchV (Beschluss vom 16.03.1990) für die Erläuterung der in § 1 der 16. BImSchV genannten Begriffe „erheblicher baulicher Eingriff“ und „wesentliche Änderung“ als Anspruchsvoraussetzungen für eine Lärmvorsorge keine weiteren Bedingungen eingebracht, auch nicht die, dass der Eingriff mit dem Ziel erfolgen muss, die verkehrliche Leistungsfähigkeit zu steigern (vgl. die Entscheidung des VGH Mannheim vom 07.05.1998, 5 S 1060/98).

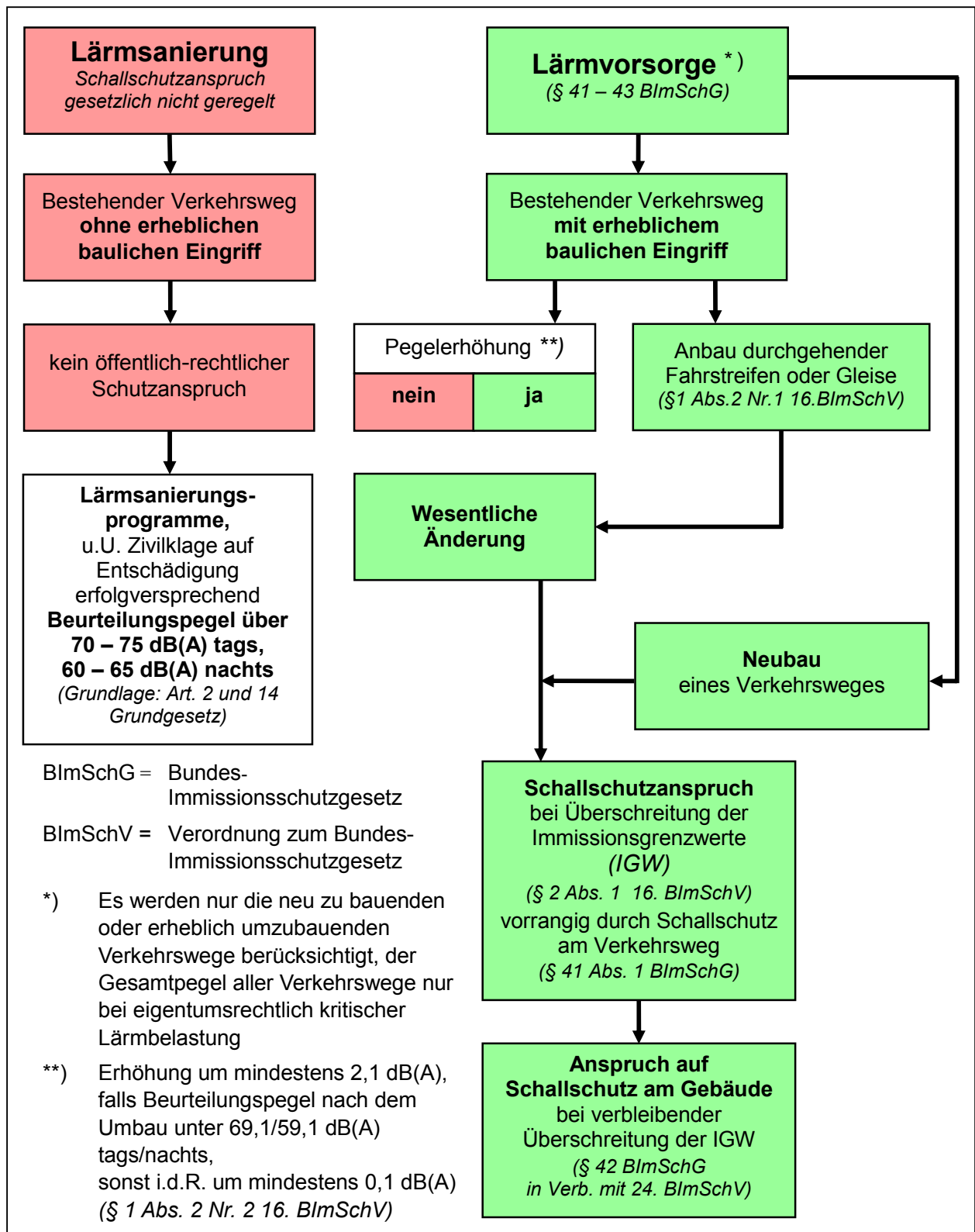


Abb.: Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm

Im Gegensatz zu den vorgenannten Gründen führen die Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 für Bundesfernstraßen (Verkehrsblatt 1997 S. 434) unter Textziffer 10.1 aus, dass ein erheblicher baulicher Eingriff auch auf eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit abzielen muss. Diese Bedingung ist auf eine Einzelfallentscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 09.02.1995, Az. 4 C 26.93 (NVwZ 1995, S. 907) gestützt. Dabei ging es aber nicht um die unmittelbare Pegelerhöhung infolge eines bauli-

chen Eingriffes in den Verkehrsweg, insbesondere nicht um eine Aufpflasterung, sondern um die mittelbare Pegelerhöhung durch Reflexionen nach dem Bau einer Lärmschutzwand im Rahmen einer Lärmsanierung.

Die zitierte Einzelfallentscheidung kommt somit h.E. für den Fall „Ersatz von Asphalt durch Pflaster“ als Beurteilungshilfe nicht in Betracht. Das Bayerische Landesamt für Umwelt ist vielmehr der Auffassung, dass die o.g. Rechtsgrundlagen einschließlich der Begründung durch den Ordnungsgeber beim Ersatz einer Asphaltdecke durch Pflaster den Anwendungsbereich der 16. BImSchV eröffnen; denn ein „erheblicher baulicher Eingriff“ liegt aus technischer Sicht u.a. dann vor, wenn der gesamte bituminöse Straßenoberbau entfernt und durch eine Pflasterdecke ersetzt wird. Dieser Eingriff hat zugleich eine „spürbare Verschlechterung der bisherigen Lärmsituation“ zur Folge. Selbst bei einer Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h oder weniger wird der Beurteilungspegel bei Pflasterbelägen mit nicht ebener Oberfläche und Fugen von mehr als 5 mm Breite im Vergleich zum Asphaltbeton nach Tab. 4 Zeile 1 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90 rechnerisch um 3 dB höher liegen. Geringere zulässige Geschwindigkeiten als 30 km/h führen nach den verbindlichen Regelwerken zu keiner weiteren Geräuschabsenkung, ausgedrückt in Beurteilungspegeln. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf nur 10 km/h vermindert jedoch die empfundene Lästigkeit.

Damit ist bei einem Ersatz eines Asphaltbelages durch Pflaster (Tab. 4, Zeilen 3 oder 4 der RLS-90) an den betroffenen Anwesen ein Schallschutzanspruch dem Grunde nach dann gegeben, wenn die Pegelerhöhung die sog. wesentliche Änderung erreicht und gleichzeitig die Beurteilungspegel (Immissionsmittelungspegel) die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten.

Aus Gründen des Lärmschutzes sollte ein Pflasterbelag in Innenstadtstraßen mit Geschäfts-Besucherverkehr nur verlegt werden

- entweder in reinen Fußgängerbereichen, wobei der Anlieferverkehr auf bestimmte Zeiten zu beschränken ist,
- oder in Straßen, die als „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ nach § 45 Abs. 1 c Straßenverkehrsordnung (StVO) mit einer Zonengeschwindigkeit von 10 km/h auszuweisen sind.

Nach Möglichkeit sollte Kunststeinpflaster oder geschnittenes Natursteinpflaster mit Fugen von unter 5 mm (Tab. 4, Zeile 3 der RLS-90) verlegt werden, da es um bis zu 3 dB(A) geringere Schallemissionen aufweist als Kopfsteinpflaster oder sonstiges Pflaster (vgl. hierzu die Erläuterungen in den RLS-90, Abschn. 3.2.1.1). Gebrochenes Kleinsteinpflaster ist jedoch nicht leiser als Großsteinpflaster, weshalb die RLS-90 beide Pflasterarten nicht unterscheiden.

Wolfgang Hendlmeier und

Dr. Alfons Schmalzbauer, Tel. (0821) 90 71 – 52 13, alfons.schmalzbauer@lfu.bayern.de