

# Weitere verkehrsbeschränkende Maßnahmen am Dreisamufer?

Einige rechtliche und tatsächliche Gesichtspunkte zu den Forderungen nach Tempo 30 auch tagsüber und einem Nachtfahrverbot für LKW

Freiburg, 2. September 2011 • Kurt Höllwarth • forum dreisamufer

## **Inhalt:**

1. Verkehrsbeschränkungen auf Grundlage von § 45 StVO: Weisungsaufgabe
  2. Lärmaktionsplanung gem. § 47 BImSchG: kommunale Selbstverwaltung
  3. Mangelhafte Umsetzung der Umgebungslärm-Richtlinie der EG
  4. Verkehrs-Lärmschutzverordnung (16. BImSchV) gilt nur für Neubau von Straßen
  5. Richtlinien des BuMi für Verkehr: nicht bindend, zu hoch und rechtswidrig angewandt
  6. Überschreitung aller Grenzwerte an der B31 in Freiburg
  7. Berechnungsmethode der Lärmindizes
  8. Tatsächlich höhere Lärmindizes wegen örtlicher Besonderheiten ...
  9. ... und wegen Zunahme vor allem des Schwerverkehrs
  10. Verkehrsprognosen: weitere Zunahme vor allem des Schwerverkehrs
  11. Straßenbaulast für Bundesstrassen belastet den städtischen Haushalt
  12. Straßenabnutzung ausschließlich durch Schwerverkehr verursacht
  13. Erschütterungsgutachten: Grenzwerte an der Dreisamstraße dreifach überhöht
  14. Überarbeitung der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplans: spätestens 2012/2013
  15. Bürgerbeteiligung: gesetzlich zwingend und zwar jetzt!
  16. Schlussfolgerungen
- Anhang: Quellenhinweise im Internet*
-

1. Rechtsgrundlagen verkehrsbeschränkender Maßnahmen können sich aus zwei unterschiedlichen Normsystemen ergeben. Unmittelbare Anspruchsgrundlage für Anwohner oder Straßenbenutzer ist **§ 45 StVO<sup>(1)</sup>** („Gefahrenabwehr“), der einen Rechtsanspruch auf ermessenfehlerfreie Entscheidung der Verwaltung und damit auch eine Klagebefugnis eröffnet. Maßnahmen nach § 45 StVO können nicht nur aus Gründen des Lärmschutzes sondern wegen seiner Schutzfunktion auch für andere Rechtsgüter (Gesundheit, Eigentum) auch aus anderen Gründen ergriffen werden. Sie bedürfen aber an Bundesstrassen der Zustimmung durch das RP. Die Stadt handelt insoweit als „untere Verkehrsbehörde“ des Landes im Rahmen von dessen fachaufsichtlichen Weisungen. Versagt das RP die Zustimmung zu einer geplanten Maßnahme, sind für die Stadt Rechtsmittel nicht gegeben, sondern nur für die Betroffenen (Anwohner und Straßenbenutzer).

2. Daneben ermächtigen aber die **§§ 47d ff. BImSchG<sup>(2)</sup>** die Stadt zu Maßnahmen im Rahmen ihrer Lärmaktionsplanung als weisungsfreie kommunale Selbstverwaltungsangelegenheit. Weil aber Maßnahmen der Gemeinde als der für die Lärmaktionsplanung zuständigen Behörde, soweit sie Verkehrsbeschränkungen betreffen, ebenfalls nur nach § 45 StVO umgesetzt werden können, ist auch insoweit die Zustimmung des RP erforderlich. Im Unterschied zu Maßnahmen, die unmittelbar auf § 45 StVO gestützt werden, ist hier aber im Fall der Versagung der Zustimmung durch das RP eine Klagebefugnis der Stadt eröffnet, während einzelnen Bürgern kein Anspruch auf eine bestimmte Planung zusteht und damit auch keine Klagebefugnis gegen die Vornahme oder das Unterlassen einzelner planerischer Maßnahmen. (Nur Anspruch auf Aufstellung eines Plans unter Einhaltung der vorgesehenen Beteiligungsrechte, kein Anspruch auf einen bestimmten Plan!).

Vereinfacht und am Beispiel formuliert: Tempo 30 rund um die Uhr wegen zu hoher Erschütterungswerte an der Dreisamstrasse gestützt auf § 45 StVO geht, geht aber nur mit Zustimmung des RP. Wird es von der Stadt als „untere Verkehrsbehörde“ (etwa wegen fehlender Zustimmung) nicht verhängt steht den Anwohnern der Rechtsweg (gegen die Stadt) offen. Umgekehrt: Plant die Stadt im Rahmen der Lärmaktionsplanung z.B. Tempo 30 in der ganzen Stadt einzuführen und verweigert das RP die gem. § 45 StVO erforderliche Zustimmung, kann die Stadt, aber auch nur die Stadt und kein Einzelner (bei ansonsten ermessensfehlerfreier Planungsentscheidung) im Verwaltungsrechtsweg die Zustimmung erzwingen.

3. Die gesetzlichen Regelungen zur Lärmkartierung (und die dazu ergangene 34. BImSchV<sup>(10)</sup>) gehen auf die Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärm-Richtlinie<sup>(9)</sup>) zurück, die die nationalen Verwaltungen zwingt Lärmkartierungen vorzunehmen und Lärmaktionspläne zu beschließen. Die Richtlinie wurde nach der „1:1-Methode“ in deutsches Recht umgesetzt (§§ 47d ff. BImSchG) ohne (europarechtswidrig) die von der Richtlinie vorausgesetzte Vorgabe zu erfüllen, nämlich verbindliche Grenzwerte für Umgebungslärm festzulegen. Die Richtlinie geht nämlich von der Festlegung solcher zwingender Grenzwerte aus, überlässt aber ihre Festsetzung den Nationalstaaten und zwingt lediglich zu einheitlichen und vergleichbaren Berechnungs- und Bemessungsverfahren. Das Fehlen dieser Grenzwerte im deutschen Recht führt im Ergebnis dazu, dass bei bestehenden Straßen Lärmschutz so schwer durchsetzbar ist.

4. Die in der BRD geltende Verkehrslärmschutzverordnung, die 16. BImSchV<sup>(4)</sup>, mit ihren relativ strengen (absoluten) Grenzwerten (an Krankenhäusern 47 dB(A) nachts / 57 dB(A) tags, in Wohngebieten 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags) erfasst nämlich nur den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen. Sie wird allerdings von den Verwaltungsgerichten als eine Art „unterer

Auslösewert“ behandelt, bei dessen Überschreitung verkehrsbeschränkende Maßnahmen im Rahmen einer Ermessensentscheidung der Behörde in Betracht kommen können.

5. Deutlich höhere Grenzwerte enthalten die Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007<sup>(5)</sup>, nämlich (einheitlich für Krankenhäuser und allgemeine Wohngebiete) 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags). Die Anhebung um + 10 dB(A) gegenüber der 16. BImSchV entspricht (weil es sich um einen logarithmischen Wert handelt) einer Verdopplung des Lärms. Diese Richtlinien sind zwar rechtlich nicht bindend, weil es bereits einer entsprechenden gesetzlichen Ermächtigung fehlt. Sie bestimmen aber (im Rahmen der fachlichen Weisungsrechte der Verkehrsbehörden) die Verwaltungs- aber auch die Gerichts-Praxis, soweit sie nämlich die langjährige Spruchpraxis der Verwaltungsgerichte wiedergeben. Die Werte 60/70 dB(A) müssen wohl auch als die verfassungsrechtlich gebotene Lärmgrenze angesehen werden (vgl. *Bundesverfassungsgericht 1 BvR 1301/04*). Die Richtlinien sehen zudem (entgegen der der überwiegenden Rechtsprechung) vor, dass verkehrsbeschränkende Maßnahmen generell nur dann zulässig sein sollen, wenn durch die beabsichtigten Maßnahmen prognostisch eine Absenkung des Lärmpegels um mindestens 3 dB(A) erreicht wird. Darüber hinaus soll eine Prüfungspflicht der Verwaltung nach der bisherigen Verwaltungspraxis in Baden-Württemberg erst ab einer Überschreitung dieser Grenzwerte um weitere 5 dB(A) bestehen (also erst ab 65 dB(A) nachts und 75 dB(A) tags!). Diese Rechtsposition der früheren Landesregierung (das RP hatte z.B. der Stadt Lahr die Zustimmung zu Tempo 40 auf der B 415 im Rahmen des Lahrer Lärmaktionsplans zweimal verweigert), wurde jetzt erfreulicherweise von der Stadt Lahr direkt öffentlich angegriffen<sup>(6)</sup>.

Daraus ergibt sich folgende Übersicht unterschiedlicher Lärm „grenz“werte für allgemeine Wohngebiete:

Norm	Tags	nachts
16. BImSchV	59 dB(A)	49 dB(A)
Lärmschutzrichtlinien-StV	70 dB(A)	60 dB(A)
Verwaltungspraxis Ba-Wü	75 dB(A)	65 dB(A)

6. An der Ortsdurchfahrt der B31 werden diese Grenzwerte alle überschritten. Das gilt für einige Bereiche sogar für den von der Landesverwaltung erfundenen obersten Grenzwert von 75/65 dB(A), wie sich das aus der Lärmkarte für den Lärmindex  $L_{DEN}$  (24h) ergibt<sup>(7)</sup>. Fast im gesamten Bereich der Schwarzwaldstraße, aber auch an vielen Stellen der Lessing- und Schillerstraße bzw. der Dreisamstraße (etwa bei St. Elisabeth) und Schreiberstraße signalisiert die blaue Färbung der Karte Werte über 75 dB(A) bis 79 dB(A). Alles spricht dafür, dass dies für viele Bereiche sogar nachts auch noch nach Einführung des nächtlichen Tempolimits von 30 km/h gilt! Aus der Lärmkarte für  $L_{night}$  (errechnet auf Basis von 50 km/h) ergeben sich nämlich fast durchgängig an der B31 Werte von über 65 bis zu unter 70 dB(A). Eine (tatsächlich auch eingehaltene!) Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h lässt aber allenfalls eine Minderung des Lärmpegels um bis zu 3 dB(A) im Ausnahmefall höchstens 5 dB(A) erwarten<sup>(8)</sup>. Vermutlich liegt also der Lärmpegel am Dreisamufer weiterhin deutlich über dem Grenzwert von 60 dB(A) nachts bei Werten zwischen 62 und 66 dB(A)!

7. Die in die Lärmkartierung aufgenommenen Werte beruhen aber nicht etwa auf Messungen, sondern auf Hochrechnungen der bundesweiten Verkehrszählung 2005:

Allgemeine Angaben				Kennwerte						
Straße E-Str.	TK/ZST.-Nr.		Region	Zählart Reduktion	MSV	MSV <sub>R</sub>	Ant. SV	M	p	L <sub>m</sub> <sup>(25)</sup>
	RP / UVB	von nach			Mo-So W U S	IKfz/h	IKfz/h	%	IKfz/h	%
	Anz. FS	FS/OD	Zabl. [km]	DZ						
B 31	08311	08 01	08 01	AZ	3 004	1 841	6,9	1 947	7,3	72,2
	B31 Tunnel Ganterknoten FR				2 953	1 791	6,3	317	14,2	65,7
	B31/L126/L127 AS Kirchzarten				2 903	1 612	6,3	2 078	7,9	72,6
	FS= 4	FS	6,3		2 784	1 665		1 556	4,8	70,7

Quelle: Bundesweite Verkehrszählung 2005 <sup>(9)</sup>

Dabei werden auf Grund von Erfahrungswerten ausgehend von der Zahl der KFZ (*M*) und dem Anteil des Schwerverkehrs (> 3,5 to) (*p*) in einem bestimmten Straßenabschnitt für die Zeitbereiche „day“ (6-18 Uhr), „evening“ (18-22 Uhr) und „night“ (22-6 Uhr) Lärmindizes *L<sub>m</sub><sup>(25)</sup>* errechnet. So gibt diese Verkehrszählung (beispielhaft, ohne unmittelbare qualitative Aussagekraft) für den Bereich „Ganterknoten“ folgende Werte für den mittleren Lärmindex (*L<sub>m</sub><sup>(25)</sup>*) wieder:

Tageszeit			KFZ / h	Anteil SV	L <sub>m</sub> <sup>(25)</sup>
Tag	06 bis 22	16 h	1.947	7,3%	72,2 dB(A)
Nacht	22 bis 06	8 h	317	14,2%	65,7 dB(A)
Tag und Nacht			33.688	1.404 Kfz / h	
Day	06 bis 18	12 h	2.078	7,9%	72,6 dB(A)
Evening	18 bis 22	4 h	1.556	4,8%	70,7 dB(A)
Night	22 bis 06	8 h	317	14,2%	65,7 dB(A)

Nach der Formel (§ 2 der 34. BImSchV<sup>(10)</sup>), die abendliche und nächtliche Lärmbelastungen stärker gewichtet:

$$L_{DEN} = 10 \cdot \lg \frac{1}{24} \left( 12 \cdot 10^{\frac{L_{Day}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{Evening} + 5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{Night} + 10}{10}} \right)$$

errechnet sich so für den Bereich Ganterknoten der Ganztages-Lärmindex *L<sub>DEN</sub><sup>(25)</sup>* (**DEN = Day-Evening-Night**), also der 24-Stunden-Mittelwert mit **74,4 dB(A)**. Die Mittelungspegel *L<sub>m</sub>* sind dabei definiert für einen Immissionsort in 4 m Höhe über Straßenniveau und einer Entfernung zum Emissionsort von 25m (vgl. VBUS<sup>(10)</sup>). Kürzere Entfernungen zwischen Straße und Häuserfronten führen also genauso wie ein höherer Anteil des Schwerverkehrs auf dem näheren Fahrstreifen (für Berechnungszwecke wird unterstellt, dass die Emissionen beider Fahrstreifen jeweils zur Hälfte von der jeweiligen Mitte der beiden Fahrstreifen ausgehen) zu erheblichen höheren, tatsächlichen Werten, gegenüber den rechnerisch für *L<sub>m</sub><sup>(25)</sup>* ermittelten.

Der Mittelungspegel *L<sub>m</sub>* muss also bei Entfernungen > oder < 25 m zur Berücksichtigung der Schallabsorption durch die Luft korrigiert werden. Für die tatsächliche Entfernung zwischen Häu-

serfronten und Mitte der beiden Fahrspuren von ca 11 Metern (= s) gilt für den Korrekturwert  $D_s$ , also die Pegelerhöhung in dB(A), um die der rechnerische Pegel bei kleineren Abständen als 25 m zu erhöhen ist, die folgende Formel (vgl. VBUS 3.4):

$$D_s^{(korr)} = D_s^{(25)} - D_s^{(12)}$$

Dabei gilt (vgl. VBUS 3.6):

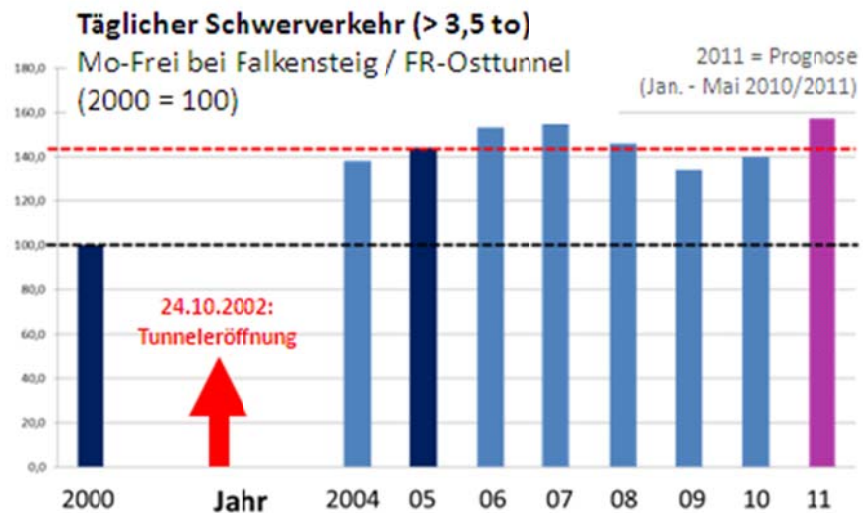
$$D_s = 20 * \lg(s) + s/200 - 11,2$$

Da  $D_s^{(25)} = 16,88$  dB(A) und  $D_s^{(11)} = 9,68$  dB(A), sind die rechnerischen Werte um die Differenz, also 7,20 dB(A) zu erhöhen. Bei den für den Ganterknoten veröffentlichten Werten errechnet sich bei einem tatsächlichen Abstand von ca. 11m gegenüber  $L_m^{(25)}$  ein Mittelungspegel für  $L_{DEN}^{(11)} = 81,6$  dB(A) nach der Formel gem. § 2 der 34. BImSchV:

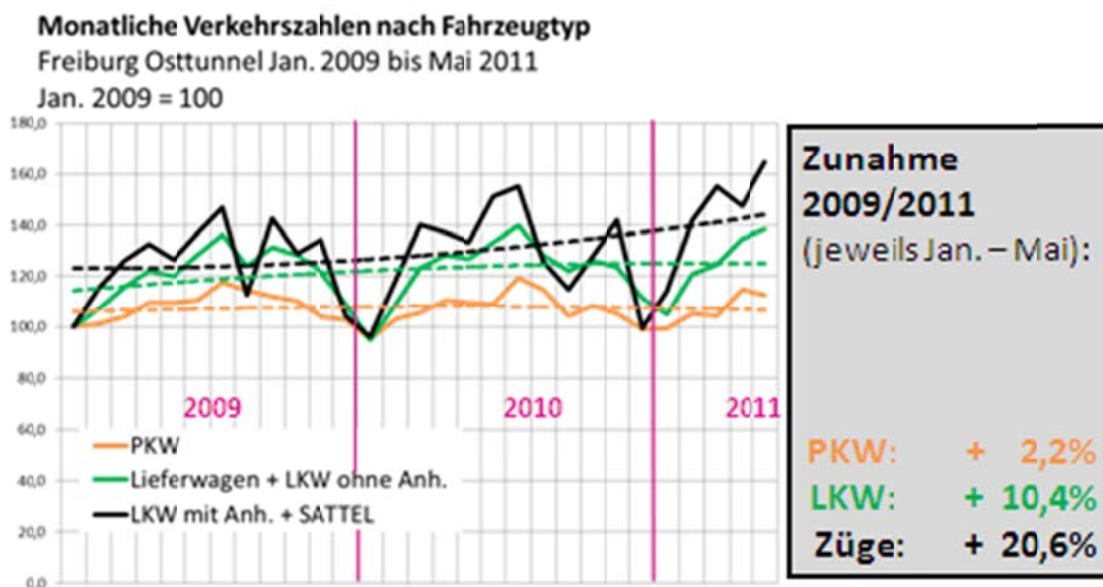
		$L_m^{(25)}$	Korr. $D_s$
Werte für $L_m^{(25)}$	$L_{day}$	72,6 dB(A)	79,8 dB(A)
	$L_{evening}$	70,7 dB(A)	77,9 dB(A)
	$L_{night}$	65,7 dB(A)	72,9 dB(A)
Gewichtung nach Formel	$L_{day}$	218.364.103	1.146.240.880
	$L_{evening}$	148.614.092	780.107.832
	$L_{night}$	297.228.183	1.560.215.665
Berechnung	<b><math>L_{DEN}</math></b>	<b>74,4 dB(A)</b>	<b>81,6 dB(A)</b>

**8.** In der Lärmkartierung der Stadt sind diese Korrekturwerte auf Grund des zu Grunde gelegten Kartenmaterials vermutlich eingearbeitet. Die erheblich stärkere Belastung der jeweils häusernäheren rechten Fahrspuren mit Schwerverkehr (und die dadurch gegenüber einer gleichmäßigen Verteilung zu erwartenden deutlich höheren Lärmpegel) dürften dagegen nicht berücksichtigt sein, weil nach meiner Kenntnis die bundesweite Verkehrsstatistik die Fahrzeuge nur nach Fahr**richtungen** zählt, aber nicht zwischen einzelnen Fahrspuren einer Richtung differenziert. Ob die laufende automatische Verkehrszählung des Landes diese Werte nach Fahr**spuren** differenziert ausweist, ist mir unbekannt; veröffentlicht sind sie jedenfalls nicht.

**9.** Definitiv nicht berücksichtigt ist aber die Entwicklung der Verkehrszahlen seit 2005. Nachdem durch die Tunnelöffnung 2002 bereits eine Zunahme des Schwerverkehrs (2000-2005) um 44,1% zu verzeichnen war (in Ba-Wü ohne das RP FR nur 5,1%), sind diese Zahlen ab 2005 bis 2007 kontinuierlich gestiegen, um in den Krisenjahren 2008 und 2009 zu fallen (automatische Verkehrszählung des Landes<sup>(11)</sup>). Seit 2010 steigen sie wieder im „Vorkrisenmaß“ (Jan.- bis Juni 2011 Zunahme des Schwerverkehrs gegenüber 2010 = 9%) und werden 2011 (bei Hochrechnung der bisher vorliegenden Zahlen bis Juli 2011) rund 8% bis 10% über den Werten des Jahres 2005 liegen.



Dabei nimmt der Anteil der besonders schweren LKW (LKW mit Anhänger oder Sattelzüge) besonders stark zu, während die Zahl der PKW praktisch stagniert.



Ärgerlich ist, dass die Teilwerte der automatischen Zählung für unterschiedliche Fahrzeugtypen für „day“, „evening“ und „night“ nicht veröffentlicht sind (und nur gegen nicht unbeträchtlich Zahlung zu erhalten), sodass für die Lärmbewertung notwendige Berechnungen mit den öffentlichen Zahlen nicht angestellt werden können.

**10.** In der politischen Diskussion sollte man unbedingt auf die nach sämtlichen Studien zu erwartende, weitere massive Zunahme des Verkehrs in den nächsten Jahren, vor allem des Schwerverkehrs in grenznahen Regionen wie im Dreiländereck hinweisen:

**Strassengüterverkehr** Güterverkehrsleistung in Mrd. Tonnenkilometer

	2000	2005	2010	2020	2030	2040	2050
Binnenverkehr	226	237	265	315	349	361	372
Grenzüberschreitender Versand	44	53	64	77	91	105	125
Grenzüberschreitender Empfang	46	58	73	96	120	143	177
Durchgangsverkehr	39	57	81	117	147	175	199
Grenzverkehr gesamt	129	168	218	290	358	423	501
<i>Anteil an Gesamtleistung</i>	<i>35,9%</i>	<i>41,6%</i>	<i>45,0%</i>	<i>47,9%</i>	<i>50,6%</i>	<i>54,0%</i>	<i>57,4%</i>
Gesamtleistung	359	404	484	605	707	784	873

Zunahme von 2010 bis ... in %	2020	2030	2040	2050
Binnenverkehr	18,9%	31,7%	36,2%	40,4%
Grenzüberschreitender Versand	20,3%	42,2%	64,1%	95,3%
Grenzüberschreitender Empfang	31,5%	64,4%	95,9%	142,5%
Durchgangsverkehr	44,4%	81,5%	116,0%	145,7%
Grenzverkehr gesamt	33,0%	64,2%	94,0%	129,8%
Gesamtleistung	25,0%	46,1%	62,0%	80,4%

Güterverkehrs-Prognose Deutschland bis 2050 (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 31.5.2006)<sup>(12)</sup>

**11.** Jedenfalls in der kommunalpolitischen Diskussion hat bislang der fiskalische Aspekt, die Belastung des Haushalts der Stadt mit den Unterhaltskosten für Bundesstraßen, kaum eine Rolle gespielt. Diese Belastung ist mit durchschnittlich fast 1 Mio € pro Jahr beträchtlich (zum Vergleich: für die städtische Musikschule ist 2011 ein Zuschuss von rund 1,06 Mio € veranschlagt):

<b>Haushaltsplan der Stadt Freiburg <sup>(13)</sup></b>				
<b>EPL 6 Bau und Wohnungswesen, Verkehr (Vermögenshaushalt)</b>				
<b>Unterabschnitt 6600: Bundesstraßen</b>				
Haushaltsansätze	Einnahmen	Ausgaben	Differenz	Verpflichtungserm. (*)
2006	0 €	-25.000 €	-25.000 €	
2007	75.000 €	-175.000 €	-100.000 €	
2008	75.000 €	-225.000 €	-150.000 €	
2009	1.000.000 €	-3.500.000 €	-2.500.000 €	
2010	2.000.000 €	-5.050.000 €	-3.050.000 €	-2.650.000 €
2011	98.000 €	-434.500 €	-336.500 €	
2012	98.000 €	-439.500 €	-341.500 €	
Summe	3.346.000 €	-9.849.000 €	-6.503.000 €	-2.650.000 €
Durchschnitt / Jahr	478.000 €	-1.407.000 €	-929.000 €	

\* Verpflichtungsermächtigungen 2010 = Planungskosten Stadttunnel

**12.** Dabei wird der **Straßenverschleiß** fast ausschließlich durch den **Schwerverkehr** verursacht, die Belastung durch PKW ist völlig zu vernachlässigen. Ein fünfachsiger Sattelzug mit einem Gesamtgewicht von angenommen 40 to verursacht pro Achse den gleichen Straßenverschleiß wie 22.946 PKW (VW Golf mit rund 1,3 to Gesamtgewicht). Der Verschleiß wächst nämlich ca. mit der vierten Potenz der Differenz des Achsgewichts. Dieser rechnerische Zusammenhang wurde bei einem aufwändigen Feldversuch 1958 in den USA, dem AASHO-Road-Test<sup>(14)</sup> ermittelt und seither mehrfach bestätigt. Weil der LKW fünf statt zwei Achsen hat, also die 2,5-fache Achszahl, schä-

diget er die Straße sogar 57.365 mal so stark. Zur Zeit fahren täglich durchschnittlich (Mo-So) rund 1.310 Sattelzüge und 28.845 PKW (bei 34.845 KFZ insgesamt im Schnitt Jan. - Juli 2011) über die B31. Wollte man man zwangsweise für eine gleichmäßige Abnutzung der B31 durch solche schweren LKW einerseits und PKW andererseits sorgen, müsste die Straße nach der Durchfahrt von je einem einzigen Sattelzug je Fahrtrichtung für fast 96 Stunden, also vier Tage für Sattelzüge gesperrt werden oder, anders gerechnet: nach einem Tag gegenwärtigen Normalbetriebs dürften danach über 7 Jahre nur noch PKW fahren!

**13.** Mittlerweile wurde mir vom GUT (nach langem Drängen) der Messbericht über die **Erschütterungsmessungen** an den Häusern Dreisamstr. 27 bis 37 übergeben. Das Gutachten wurde bekanntlich nach langem Hin und Her im Frühjahr vom GUT in Auftrag gegeben, um festzustellen, ob die neuerlich an den Häusern entstandenen Risschäden auf Verkehrserschütterungen zurück zu führen sind. Beurteilungsmaßstab des Gutachtens sind die Grenzwerte von einer DIN-Norm, nämlich *DIN 4150-2 „Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“* und *DIN 4150-3 „Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen“*. Die bereits zwischen 29.3 und 31.3.2011 durchgeführten Messungen haben ergeben, dass zwar die Grenzwerte für Einwirkungen auf bauliche Anlagen an keiner Messstelle überschritten sein sollen, dass aber an allen Häusern die Grenzwerte für Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden im Mittelfach überschritten sind.

**Ergebnisse des Meessberichts: Erschütterungsmessungen Dreisamstr. 27 bis 37**

gem. DIN 4150-2 "Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden"

Wenn	$KBF_{max}$	(maximal bewertete Schwingungsstärke)	kleiner $A_u$	Norm eingehalten
Wenn	$KBF_{max}$	(maximal bewertete Schwingungsstärke)	größer $A_o$	Norm nicht eingehalten
Wenn	$KB_{FTM}$	(Beurteilungs-Schwingungsstärke)	größer $A_r$	Norm nicht eingehalten
<i>wegen Messungenauigkeiten wird bei der Berechnung von <math>KB_{FTM}</math> ein Zuschlag von 15% angesetzt</i>				
	$A_u$	= unterer Anhaltswert		
	$A_o$	= oberer Anhaltswert		
	$A_r$	= Anhaltswert zum Vergleich mit Beurteilungs-Schwingstärken		

Dreisam- straße Haus Nr.	tags			nachts		
	$A_o = 3$	$A_r = 0,07$	Abweichung zu $A_r$	$A_o = 0,2$	Abweichung zu $A_o$	$A_r = 0,05$
	$KBF_{max}$	$KB_{FTM} + 15\%$		$KBF_{max}$		$KB_{FTM}$
27	0,66	0,18	263%	0,30	150%	0,06
29	0,72	0,22	312%	0,68	340%	0,10
31	0,65	0,17	246%	0,65	325%	0,07
33	0,94	0,23	329%	0,65	325%	0,12
35	1,22	0,24	345%	0,55	275%	0,10
37	1,60	0,23	329%	0,96	480%	0,13
<b><math>\sigma</math></b>	<b>0,97</b>	<b>0,21</b>	<b>304%</b>	<b>0,63</b>	<b>316%</b>	<b>0,10</b>

Nach diesen Ergebnissen wurde das Gutachterbüro mit weiteren Messungen beauftragt, um, wie man uns mitteilte, „die Quellen der Erschütterungen besser eingrenzen“ zu können. Unter besonderem „Verdacht“ steht dabei (naheliegender) der Schienenübergang an der Schwabentorbrücke. Die Messungen wurden Anfang August durchgeführt. Über die Ergebnisse sind wir noch nicht informiert. Es erscheint aber kaum vorstellbar, dass die dreifache Überschreitung der Grenzwerte nachts ohne LKW-Fahrverbot beseitigt werden könnte.



**14.** Gem. § 47c Abs. 1 BImSchG war die **Lärmkartierung** bis zum 30. Juni 2007 zu erstellen und der **Lärmaktionsplan** gem. § 47d Abs. 1 BImSchG bis zum 18. Juli 2008. Die Lärmkarten müssen alle fünf Jahre nach ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet werden. Für die Lärmaktionspläne gilt, dass sie bei „bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung“ überprüft und erforderlichenfalls zu überarbeiten sind. Die verspätete Erstellung der Lärmkartierung (13.6.2008) und des Lärmaktionsplans (27.1.2009) dürfte bei europarechtskonformer Auslegung der gesetzlichen Überprüfungsvorschrift nicht zu einer Verschiebung der sich daraus ergebenden Überprüfungsstichtage für die Lärmkartierung (30. Juni 2012) und den Lärmaktionsplan (18. Juli 2013) führen. Dazu kommt, dass viel dafür spricht, dass die Zunahme des Verkehrs und die überproportionale Zunahme des Schwerverkehrs als „bedeutsame Entwicklung für die Lärmsituation“ angesehen muss, was zu einer sofortigen Überprüfung des Lärmaktionsplans zwingen würde. Letztlich beurteilen könnte man dies aber nur nach Kenntnis der genauen Verkehrsdaten, die eine Beurteilung der Entwicklung der Lärmsituation zulassen. Daraus ergibt sich: die Verwaltung muss bis Sommer 2012 die Lärmkartierung überprüfen und ggfls. überarbeiten und (jedenfalls an den Dreisamuferstraßen) eventuell sofort, spätestens aber bis Sommer 2013 den Lärmaktionsplan novellieren.

**15.** § 47d BImSchG<sup>(1)5</sup> (Lärmaktionsplanung), verlangt entsprechend der Richtlinie der EG, eine effektive Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Lärmaktionsplanung und ihrer Überarbeitung („*Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken.*“) Das Gesetz zwingt also nicht nur zur Information über (fertige) Planvorhaben der Verwaltung sondern verlangt eine Beteiligung, die eine Einflussnahme bereits bei der Ausarbeitung des Plans sicherstellt. Wünschenswert wäre, dass die Stadtverwaltung, jetzt, zu Beginn der Arbeiten zur Überprüfung der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplans die Öffentlichkeit einbezieht. Wir, das forum dreisamufer, hatten Vertretern der Stadt deshalb zunächst zwei öffentliche Gesprächsrunden vorgeschlagen, die sich mit diesen Fragen unter Einbeziehung des bei der Stadt vorhandenen technischen und rechtlichen Sachverstands beschäftigen. Unterstützende Initiativen wurden jetzt von Mitgliedern der Gemeinderatsfraktionen der Grünen, der SPD und der Unabhängigen Listen in Form von Anfragen zur Vorbereitung der nächsten Sitzung des Verkehrsausschusses am **29. September 2009** ergriffen. Falls die Verwaltung das Angebot dieser öffentlichen Gesprächsrunden nicht aufgreift, besteht die Absicht, sie in geeigneter Form durch das *forum dreisamufer* zu organisieren.

## **16. Schlußfolgerungen:**

- Die bislang von der (früheren) Landesregierung vertretene Rechtsauffassung, wonach eine Pflicht zur Prüfung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen erst aber einer Überschreitung der (hohen) Grenzwerte von 70/60 dB(A) um weitere 5 dB(A) bestehe (also ab 75/65 dB(A)), widerspricht höchstichterlicher Rechtsprechung und ist auch mit den Vorgaben der EG-Umgebungslärmrichtlinie nicht vereinbar. Betroffene Anwohner haben vielmehr bereits ab Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV also ab 60/50 dB(A) Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung, wobei bei einer Überschreitung der höheren Grenzwerte der Lärmschutzrichtlinie StV von 70/60 dB(A) eine Ermessensreduzierung auf Null eintreten kann.
- Die Stadt darf und muss im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans weitergehende Verkehrsbeschränkungen am Dreisamufer vorsehen, wenn die bestehende Lärmbelästigung anders nicht beseitigt werden kann und die Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs („42

*Sekunden länger bis Mailand und Madrid*“) in Abwägung mit den Gesundheitsgefährdungen hinnehmbar ist. Bei einer insoweit ermessensfehlerfreien Planung der Stadt besteht eine Zustimmungspflicht des RP und, falls eine Zustimmung verweigert wird, ein Klagerecht der Stadt.

- Betroffene Anwohner können ihre Anträge auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen im Rahmen von § 45 StVO mit der übermäßigen Lärmbelastung aber auch mit dem Schutz der Gesundheit vor Erschütterungs- und Feinstaubemissionen oder dem von § 45 StVO ebenfalls geschützten Eigentumsrecht begründen. Lehnt die Stadt (auch etwa wegen einer vom RP verweigerten aber erforderlichen Zustimmung) Maßnahmen ab, ist für die Antragsteller der Klageweg eröffnet. Eine Klagebefugnis der Stadt besteht in diesem Fall aber nicht.
- Die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV (59/49 dB(A)) sind an der B31 nach der Lärmkartierung auf Basis der Verkehrszahlen des Jahres 2005 durchweg um mehr als 15 dB(A) überschritten (>75/65 dB(A)) und damit auch die höheren Grenzwerte der Lärmschutzrichtlinie StV von 70/60 dB(A). Für den Pegelwert für  $L_{\text{night}}$  gilt dies sogar nach Einführung der nächtlichen Tempobeschränkung auf 30 km/h, weil rechnerisch damit „nur“ eine Pegelminderung von ca. 3 dB(A) erreicht werden konnte, heute also Pegelwerte nachts mindestens zwischen ca. 62 und 66 dB(A) zu erwarten sind (tatsächlich wegen häufiger Tempoüberschreitungen wahrscheinlich deutlich höhere Werte).
- Die Erschütterungsmessungen an der Dreisamstraße (vom März 2011) haben tags wie nachts eine dreifache Überschreitung der Grenzwerte der DIN 4150-2 (Schutz von Menschen) erbracht.
- Beide Ergebnisse zusammen genommen streiten für eine Ausdehnung der Tempobeschränkung von 30 km/h auch auf die Tageszeit und für absolute Verkehrsbeschränkung nachts für schwere Fahrzeuge, die ausschließlich als Verursacher der vermutlich weiter überhöhten Lärmpegel und der dreifach überhöhten Erschütterungswerte in der Nacht in Frage kommen. Dies gilt (was die Lärmbelastung angeht) umso mehr, als die Zunahme des Verkehrs seit 2005 und vor allem die überproportionale Zunahme des Schwerverkehrs heute, 2011, signifikant erhöhte Lärmpegelwerte erwarten lassen.

---

### Quellenhinweise im Internet:

- (1) **§ 45 StVO:** [www.gesetze-im-internet.de/stvo/\\_\\_45.html](http://www.gesetze-im-internet.de/stvo/__45.html)
- (2) **Bundesimmissionsschutz-Gesetz (BImSchG):** [www.gesetze-im-internet.de/bimSchG/](http://www.gesetze-im-internet.de/bimSchG/)
- (3) **EG-Umgebungslärmrichtlinie:**  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002L0049:DE:HTML>
- (4) **16. BImSchVerordnung:** [www.gesetze-im-internet.de/bimSchv\\_16/](http://www.gesetze-im-internet.de/bimSchv_16/)
- (5) **Lärmschutz-Richtlinien StV:** [www.gruene.landtag.nrw.de/cms/default/dokbin/245/245033.info\\_laermschutz.pdf](http://www.gruene.landtag.nrw.de/cms/default/dokbin/245/245033.info_laermschutz.pdf)
- (6) **Presseerklärung Lahr:** [www.lahr.de/startseite/rathaus\\_politik.99377.1,3.htm?\\_root=1](http://www.lahr.de/startseite/rathaus_politik.99377.1,3.htm?_root=1)
- (7) **Lärmkartierung / Lärmaktionsplan Freiburg:** [www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1187997\\_11/index.html](http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1187997_11/index.html)
- (8) **Auswirkung von Tempolimits:** [www.laerm.zh.ch](http://www.laerm.zh.ch) (→Lärmvorsorge / Raumplanung / Strassenverkehr beruhigen / Wirkung von Geschwindigkeitsbeschränkungen)
- (9) **Bundesweite Verkehrszählung 2005:** [www.svz-bw.de](http://www.svz-bw.de)
- (10) **34. BImSchVerordnung mit VBUS:** [www.bmu.de/laermschutz/downloads/doc/37733.php](http://www.bmu.de/laermschutz/downloads/doc/37733.php) (34. BImSchV + VBUS)
- (11) **Automatische Verkehrszählung:** [www.rp.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/menu/1158238/index.html](http://www.rp.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/menu/1158238/index.html)
- (12) **Güterverkehrsprognose 2050:**  
[www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/30886/publicationFile/10534/gueterverkehrs-prognose-2050.pdf](http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/30886/publicationFile/10534/gueterverkehrs-prognose-2050.pdf)
- (13) **Haushalte Stadt Freiburg:** [www.freiburg.de](http://www.freiburg.de) (→Gemeinderat / Haushalt)
- (14) **„4. Potenz-Gesetz“:** [www.zeit.de/2011/31/Stimmts-Strasse](http://www.zeit.de/2011/31/Stimmts-Strasse) und  
[www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/233420/](http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/233420/)
- (15) **§ 47 BImSchG:** [www.gesetze-im-internet.de/bimSchg/\\_\\_47d.html](http://www.gesetze-im-internet.de/bimSchg/__47d.html)

### Hinweis:

Leider etwas veraltet (Stand 29.10.2008) aber mit sehr guter und informativer Materialzusammenstellung, umfangreichem Download-Angebot und sogar einem „db-Rechner“, ein Internet-Angebot des Wirtschaftsministeriums gemeinsam mit dem Amt für Umweltschutz der Stadt Stuttgart:

→ <http://www.staedtebauliche-laermfibel.de>