

## **Gesetzentwurf**

### **der Bundesregierung**

#### **Entwurf eines Gesetzes zum Schutz gegen Verkehrslärm an Straßen und Schienenwegen — Verkehrslärmschutzgesetz — (VLärmSchG)**

##### **A. Zielsetzung**

Der Schutz gegen Verkehrslärm hat in den letzten Jahren — insbesondere nach dem Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes 1974 — in der öffentlichen Meinung einen erhöhten Rang erhalten. Immer häufiger verlangen die Bürger, gestützt auf eine umweltorientierte höchstrichterliche Rechtsprechung, auch wegen vorhandener oder zu erwartender Lärmeinwirkungen, den Stopp oder die Umplanung von Verkehrsbauten. Die mit dem Projekt verbundene Einbuße an Umweltqualität wird häufig höher bewertet als der mit dem Projekt verbundene Verkehrsnutzen. Dieser Umwertungsprozeß gewinnt für die Verkehrswegeplanung, den Verkehrswegebau und die städtebauliche Entwicklung zunehmende Bedeutung. Für den investiven Bereich sollen klare Rechtsgrundlagen den planenden Verwaltungen von Bund, Ländern und Gemeinden deutlich machen, in welchen Fällen Schutz gegen Verkehrslärm notwendig ist, und den Bürgern, wann diese Schutz fordern können.

Bei der Festsetzung der Immissionsgrenzwerte gilt es, einen Ausgleich zwischen den Anforderungen des Lärmschutzes und den finanziellen Möglichkeiten — insbesondere der Kommunen — zu finden.

##### **B. Lösung**

Unter Aufhebung der §§ 41 bis 43 Bundes-Immissionsschutzgesetz werden in einem eigenen Gesetz für Straßen und Schienenwege Regelungen zum Schutz gegen Verkehrslärm an Straßen und Schienenwegen getroffen. Sie sehen u. a. vor:

- Festlegung von Immissionsgrenzwerten, differenziert nach Gebietsarten, die bei dem Bau und der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen nicht überschritten werden dürfen, andernfalls Ausgleichszahlungen zu erbringen sind,
- Definition der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen,
- Möglichkeit eines Antrages des Betroffenen auf Ergänzung eines nach dem 1. April 1974 rechtskräftig gewordenen Planfeststellungsbeschlusses, der keinen Schutz vor Verkehrslärm vorsieht,
- Ermächtigung für eine Verordnung zur Anpassung der Immissionsgrenzwerte an die Besonderheiten des Schienenverkehrs,
- Schutz vor Verkehrslärm an bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes.

### **C. Alternativen**

keine

### **D. Kosten**

Nach den vorliegenden Schätzungen entstehen voraussichtliche Kosten für Schutz vor Verkehrslärm von 150 Millionen DM/a bei dem Bau und der wesentlichen Änderung von Bundesfernstraßen, bei Landes- und Kreisstraßen voraussichtlich 18 Millionen DM/a, während die Gemeinden Kosten in Höhe von 300 Millionen DM/a zu tragen haben werden. Für Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes ist in den nächsten 15 Jahren mit etwa 140 Millionen DM/a zu rechnen.

Die Schätzung der voraussichtlichen Kosten bei Schienenwegen ist noch nicht abgeschlossen.

Bundesrepublik Deutschland  
Der Bundeskanzler  
14 (33) — 235 04 — Lä 10/78

Bonn, den 23. März 1978

An den Herrn  
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zum Schutz gegen Verkehrslärm an Straßen und Schienenwegen — Verkehrslärmschutzgesetz (VLärmSchG) mit Begründung und Anlagen (Anlage A).

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 454. Sitzung am 17. Februar 1978 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage B ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der Gegenäußerung (Anlage C) dargelegt.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers  
Genscher

## Anlage A

**Entwurf eines Gesetzes zum Schutz gegen Verkehrslärm an Straßen und Schienenwegen — Verkehrslärmschutzgesetz — (VLärmSchG)**

Der Bundestag hat mit Zustimmung das folgende Gesetz beschlossen:

## § 1

**Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen**

(1) Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungs-Nummer 930-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 24. August 1976 (BGBl. I S. 2441) und von Straßenbahnen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungs-Nummer 9240-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 24. August 1976 (BGBl. I S. 2439), ist zum Schutze der zulässigen Nutzung benachbarter Grundstücke durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, daß der von dem zu erwartenden Verkehr ausgehende Lärm einen Immissionsgrenzwert nach Absatz 2 nicht überschreitet.

(2) Der Immissionsgrenzwert ist überschritten, wenn der nach Anlage 1 oder Anlage 2 zu diesem Gesetz berechnete Mittelungspegel am Tage (6.00 bis 22.00 Uhr) oder in der Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) einen der folgenden Werte übersteigt:

	Tag	Nacht
1. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	65 Dezibel (A)	55 Dezibel (A)
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten und besonderen Wohngebieten	70 Dezibel (A)	60 Dezibel (A)
3. in Gewerbegebieten und Industriegebieten	75 Dezibel (A)	65 Dezibel (A).

Die Art des Gebietes ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen; soweit keine Festsetzungen bestehen, ist sie entsprechend der Eigenart der näheren Umgebung zu beurteilen, Sondergebiete und sonstige Flächen sind nach dem Grad ihrer Schutzbedürftigkeit den Gebieten nach Satz 1 Nr. 1 bis 3 zuzuordnen; das gleiche gilt für bauliche Anlagen im Außenbereich.

(3) Eine wesentliche Änderung von Straßen und Schienenwegen nach Absatz 1 liegt vor, wenn

1. durch baulichen Eingriff der vorhandene Mittelungspegel um mindestens 3 Dezibel (A) erhöht wird oder

2. nach dem baulichen Eingriff der Mittelungspegel 75 Dezibel (A) am Tage oder 65 Dezibel (A) in der Nacht übersteigt.

(4) Sind die Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm wegen der besonderen ausgeübten Nutzung eines Grundstücks oder einer baulichen Anlage entweder ständig oder am Tage oder in der Nacht zuzumuten, so braucht der entsprechende Immissionsgrenzwert nach Absatz 2 nicht eingehalten zu werden, soweit nicht nach bauplanungsrechtlichen Vorschriften eine andere, schutzwürdige Nutzung zulässig ist.

## § 2

**Ausgleich für Lärmschutz an baulichen Anlagen**

(1) Sind Schutzmaßnahmen nach § 1 nicht durchführbar oder stehen ihre Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck, so können sie unterbleiben. In diesem Fall hat der Eigentümer der betroffenen baulichen Anlage gegen den Träger der Baulast einen Anspruch auf Ausgleich in Geld für erbrachte notwendige Aufwendungen nach Absatz 2.

(2) Auszugleichen sind die Aufwendungen für Schutzmaßnahmen an der baulichen Anlage, soweit sich die Maßnahmen im Rahmen der Verordnung nach § 6 Abs. 1 Nr. 2 halten. Will der Betroffene andere geeignete Vorkehrungen gegen Verkehrslärm treffen, so werden die Kosten nur bis zur Höhe der notwendigen Aufwendungen nach Satz 1 ausgeglichen.

(3) Der Anspruch nach Absatz 1 Satz 2 besteht nicht, wenn

1. die bauliche Anlage zum baldigen Abbruch bestimmt ist oder
2. ihr Wert außer Verhältnis zur Höhe des Ausgleichs steht oder
3. die bauliche Anlage am Ende der Auslegungsfrist für den Plan im Planfeststellungsverfahren oder für den Entwurf des Bauleitplanes mit ausgewiesener Wegeplanung noch nicht bauaufsichtlich genehmigt war.

(4) Kommt zwischen dem Träger der Baulast und dem Eigentümer keine Einigung über den Ausgleich zustande, setzt die nach Landesrecht zuständige Behörde auf Antrag eines der Beteiligten den Ausgleich durch schriftlichen Bescheid fest. Im übrigen gelten für das Verfahren die Enteignungsgesetze der Länder.

## § 3

**Zusammentreffen mehrerer Vorhaben**

Werden selbständige Vorhaben nach § 1 Abs. 1 mehrerer Baulastträger in zeitlichem und räumlichem Zusammenhang geplant oder ausgeführt und übersteigt der von beiden Verkehrswegen ausgehende Lärm einen Immissionsgrenzwert nach § 1 Abs. 2, so treffen die Verpflichtungen nach diesem Gesetz hinsichtlich beider Verkehrswege den Baulastträger, dessen Verkehrsweg den höheren Mittelungspegel aufweist.

## § 4

**Planfeststellung**

(1) Ist für ein Vorhaben nach § 1 Abs. 1 eine Planfeststellung vorgeschrieben, so ist über den erforderlichen Schutz vor Verkehrslärm im Planfeststellungsbeschluß zu entscheiden. Die in den §§ 1 und 2 getroffenen Regelungen für den Lärmschutz gehen den im Einzelfall für die Planfeststellung geltenden Vorschriften über den Schutz für benachbarte Grundstücke vor.

(2) Ist ein Planfeststellungsbeschluß zwischen dem 1. April 1974 und dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes unanfechtbar geworden und enthält er keine oder nicht ausreichende Regelungen zum Schutz vor Verkehrslärm, so kann der betroffene Eigentümer eine ergänzende Planfeststellung verlangen, in der über Lärmschutz nach Maßgabe dieses Gesetzes entschieden 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.

## § 5

**Rechtsverordnungen**

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, nach Anhörung der beteiligten Kreise durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates

1. die Immissionsgrenzwerte für Schienenwege nach § 1 Abs. 2 zu erhöhen, wenn und soweit die Besonderheiten des Schienenverkehrs, insbesondere die Art und die Lästigkeit des von ihm ausgehenden Lärms, dies rechtfertigen,
2. Vorschriften zu erlassen, durch die Art und Umfang der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen im Sinne des § 2 geregelt werden,
3. 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) Bei der Anhörung der beteiligten Kreise ist ein jeweils auszuwählender Kreis von Vertretern

der Wissenschaft, der Betroffenen, der beteiligten Wirtschaft, des beteiligten Verkehrswesens und der für den Immissionsschutz zuständigen obersten Landesbehörden zu hören.

## § 6

**Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen**

An bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, bei denen der Mittelungspegel 75 Dezibel (A) am Tage oder 65 Dezibel (A) in der Nacht übersteigt, soll, soweit nicht § 4 Abs. 2 anzuwenden ist, der Schutz vor Verkehrslärm nach Dringlichkeit und nach Maßgabe der jeweils im Bundeshaushalt bereitgestellten Mittel innerhalb der nächsten 15 Jahre vorgenommen werden. § 1 Abs. 4 und § 2 Abs. 3 sind anzuwenden. Der Mittelungspegel wird unter Berücksichtigung der vorhandenen durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke ermittelt; im übrigen gilt Anlage 1 zu diesem Gesetz.

## § 7

**Änderung des Bundesfernstraßengesetzes**

Das Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Oktober 1974 (BGBl. I S. 2413), zuletzt geändert durch Artikel 2 § 3 des Gesetzes vom 18. August 1976 (BGBl. I S. 2221), wird wie folgt geändert:

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

## § 8

**Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes**

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721), zuletzt geändert durch Artikel 45 des Gesetzes vom 14. Dezember 1976 (BGBl. I S. 3341), 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 Satz 1 wird nach dem Wort „Flugplätze“ eingefügt: „und mit Ausnahme des § 50 nicht für Straßen und Schienenwege im Sinne des Gesetzes zum Schutz gegen Verkehrslärm an Straßen und Schienenwegen;“.
3. Im Vierten Teil werden in der Überschrift das Komma und die Worte „Bau und Änderung von Straßen und Schienenwegen“ sowie die §§ 41 bis 43 gestrichen.

## § 9

**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.

## § 10

**Inkrafttreten**

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

(2) Die Vorschriften dieses Gesetzes gelten auch für Planfeststellungsverfahren, die bei Inkrafttreten des Gesetzes noch nicht unanfechtbar abgeschlossen sind und für Bebauungspläne, für die mit der öffentlichen Auslegung nach § 12 des Bundesbaugesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. August 1976 (BGBl. I S. 221) vor Inkrafttreten dieses Gesetzes noch nicht begonnen ist.

### 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 mit Hilfe der der Planung zugrunde liegenden, prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) nach folgenden Gleichungen berechnet:

$$L_{m,T} = L_{m,T}^{(25)} + \Delta L_{sL} + \Delta L_{Str0} + \Delta L_v + \Delta L_B \quad (1)$$

$$L_{m,N} = L_{m,N}^{(25)} + \Delta L_{sL} + \Delta L_{Str0} + \Delta L_v + \Delta L_B \quad (2)$$

Es bedeuten:

$L_{m,T}^{(25)}$  ... Mittelungspegel in dB (A) für den Tag (6 bis 22 Uhr) nach dem Diagramm I. Die maßgebende stündliche Verkehrsstärke  $M$  und der maßgebende Lkw-Anteil  $p$  werden nach Tabelle A berechnet.

Bei der wesentlichen Änderung bestehender Straßen können die maßgebende stündliche Verkehrsstärke  $M$  und der maßgebende Lkw-Anteil  $p$  auch anhand von Verkehrszählungen ermittelt werden. Als maßgebend ist die stündliche Verkehrsstärke unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung im Prognosezeitraum anzusetzen, die sich für den Zeitraum zwischen 6 und 22 Uhr als Mittelwert über alle Tage des Jahres ergibt. Als maßgebender Lkw-Anteil ist unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung im Prognosezeitraum der mittlere Lkw-Anteil in % am Gesamtverkehr für den Zeitraum zwischen 6 und 22 Uhr zugrunde zu legen.

$L_{m,N}^{(25)}$  ... Mittelungspegel in dB (A) für die Nacht (22 bis 6 Uhr) nach Diagramm I. Die maßgebende stündliche Verkehrsstärke  $M$  und der maßgebende Lkw-Anteil  $p$  werden nach Tabelle A berechnet.

Bei der wesentlichen Änderung bestehender Straßen können die maßgebende stündliche Verkehrsstärke  $M$  und der maßgebende Lkw-Anteil  $p$  auch anhand von Verkehrszählungen ermittelt werden. Als maßgebend ist die stündliche Verkehrsstärke unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung im Prognosezeitraum anzusetzen, die sich für den Zeitraum zwischen 22 und 6 Uhr als Mittelwert über alle Tage des Jahres ergibt. Als maßgebender Lkw-Anteil ist unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung im Prognosezeitraum der mittlere Lkw-Anteil in % am Gesamtverkehr für den Zeitraum zwischen 22 und 6 Uhr zugrunde zu legen.

$\Delta L_{sL}$  ... Korrektur für unterschiedliche Entfernungen zwischen Straße (Mitte der nächstgelegenen Fahrbahn) und der zu schützenden baulichen Anlage oder dem zulässigen Bauraum nach Diagramm II.

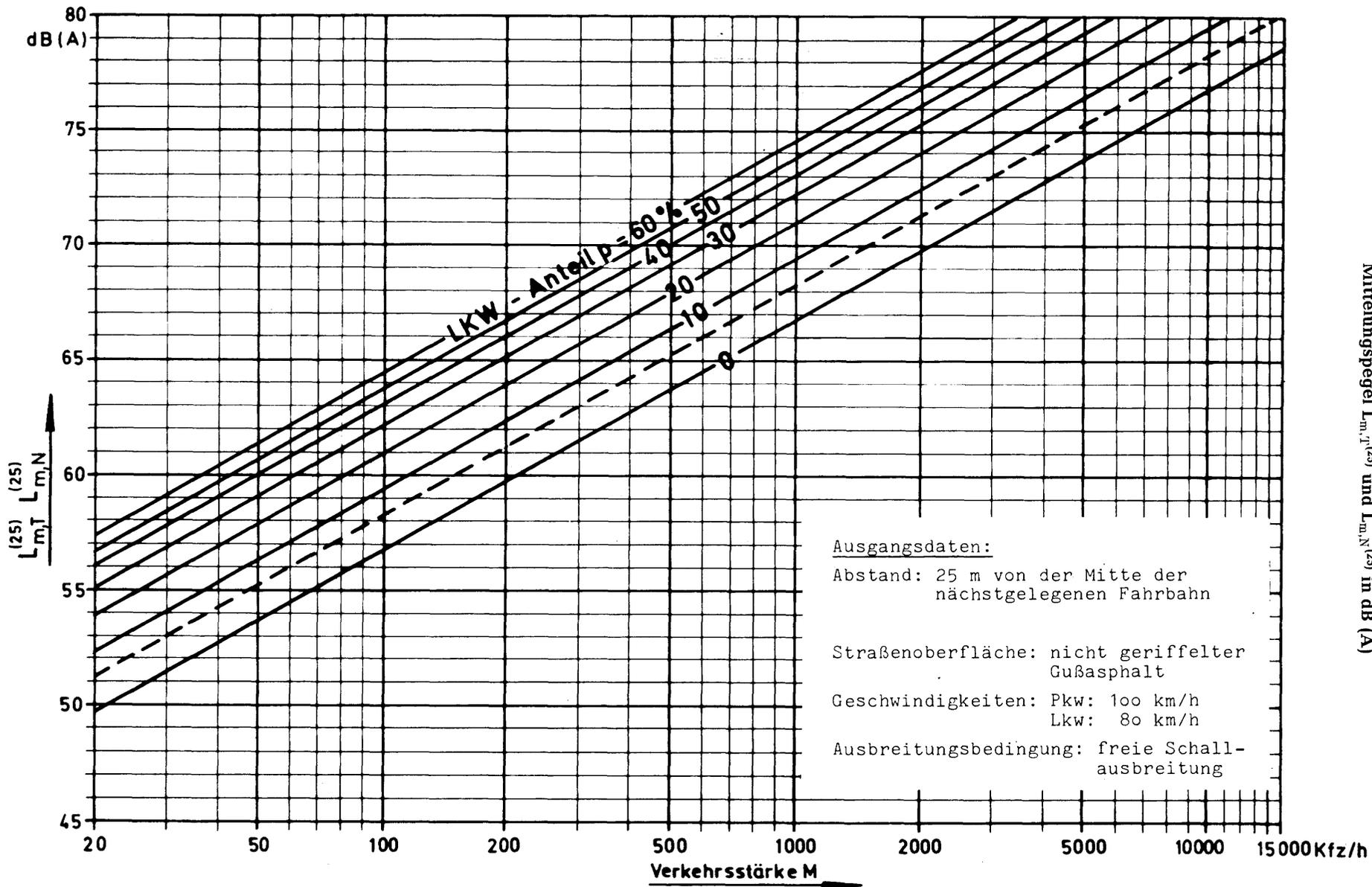
$\Delta L_{Str0}$  ... Korrektur für unterschiedliche Straßenoberflächen nach Tabelle B.

$\Delta L_v$  ... Korrektur für besondere verkehrliche Bedingungen (unterschiedliche Geschwindigkeiten, Kreuzungen und Einmündungen) nach Tabelle C.

$\Delta L_B$  ... Korrektur für topographische Gegebenheiten und bauliche Maßnahmen, die schallverändernde Wirkung haben. Je nach den örtlichen Gegebenheiten sind dies insbesondere Schallschutzwälle und -wände, Einschnitte, Bodenerhebungen und Abschirmung und Reflexion durch bauliche Anlagen.

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)



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

	Straßengattung	tags (6 bis 22 Uhr)		nachts (22 bis 6 Uhr)	
		M	p	M	p
		Kfz/h	%	Kfz/h	%
	1	2	3	4	5
1	Bundesautobahnen .....	0,06 DTV	25	0,014 DTV	45
2	Bundesstraßen .....	0,06 DTV	20	0,011 DTV	20
3	Landes-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen .....	0,06 DTV	20	0,008 DTV	10
4	Gemeindestraßen .....	0,06 DTV	10	0,011 DTV	3

Diagramm II

Korrektur  $\Delta L_{SL}$  in dB (A) für unterschiedliche Entfernungen zwischen der Straße und der zu schützenden baulichen Anlage oder dem zulässigen Bauraum

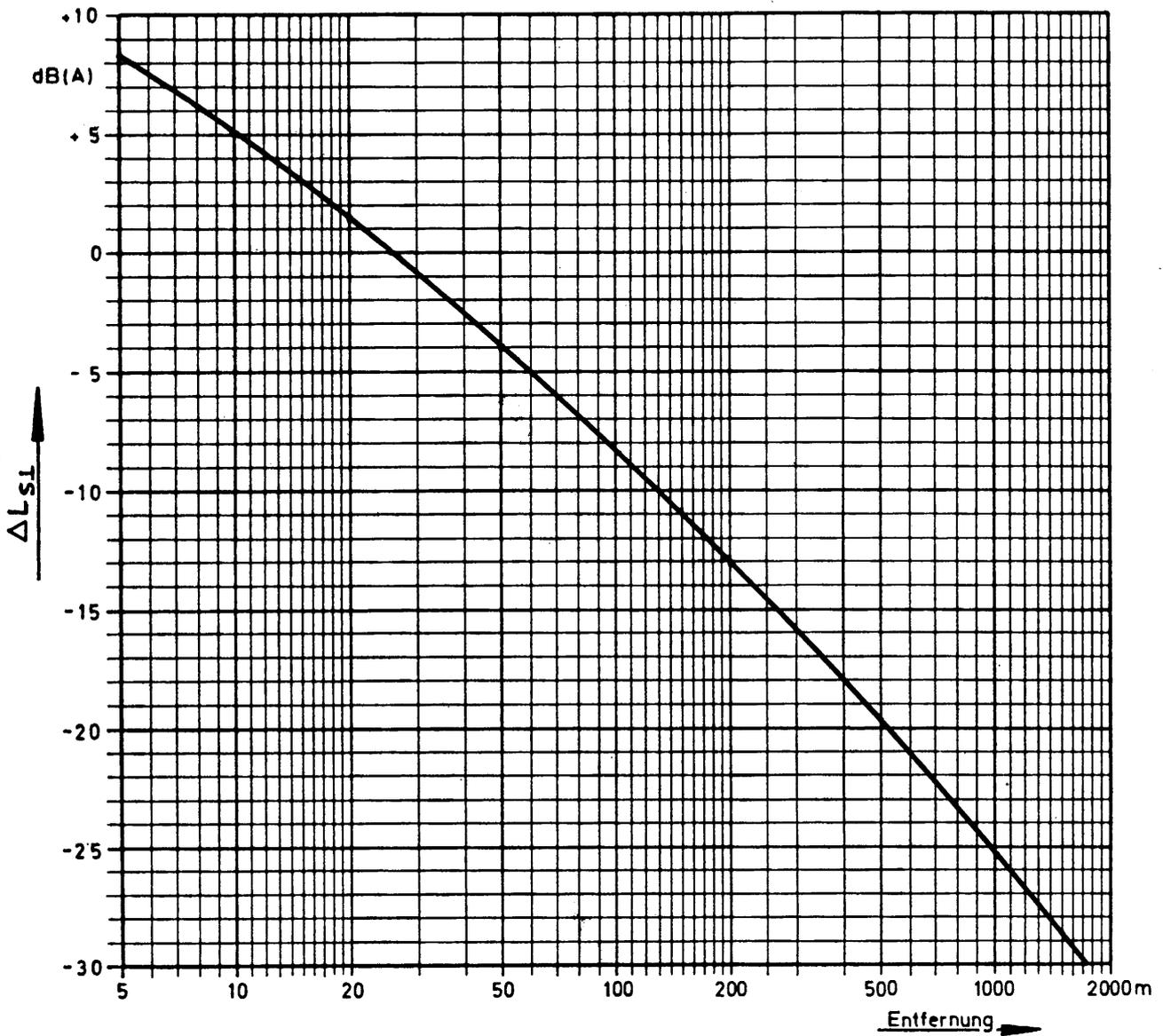


Tabelle B

**Korrektur  $\Delta L_{\text{Stro}}$  in dB (A) für unterschiedliche Straßenoberflächen**

	Straßenoberfläche	$\Delta L_{\text{Stro}}$		
		Bundesautobahnen Bundesstraßen	Landes-, Kreis- und Gemeindever- bindungsstraßen	Gemeindestraßen
	1	2	3	4
1	nicht geriffelte Gußasphalt-Fahrbahn- decke .....	0	0	0
2	Asphaltbeton-Fahrbahndecke .....	-0,5	-0,5	-1,0
3	Beton- oder geriffelte/gewalzte Guß- asphalt-Fahrbahndecke .....	+0,5	+1,0	+1,5
4	Pflaster-Fahrbahndecke .....	—	—	+6,0

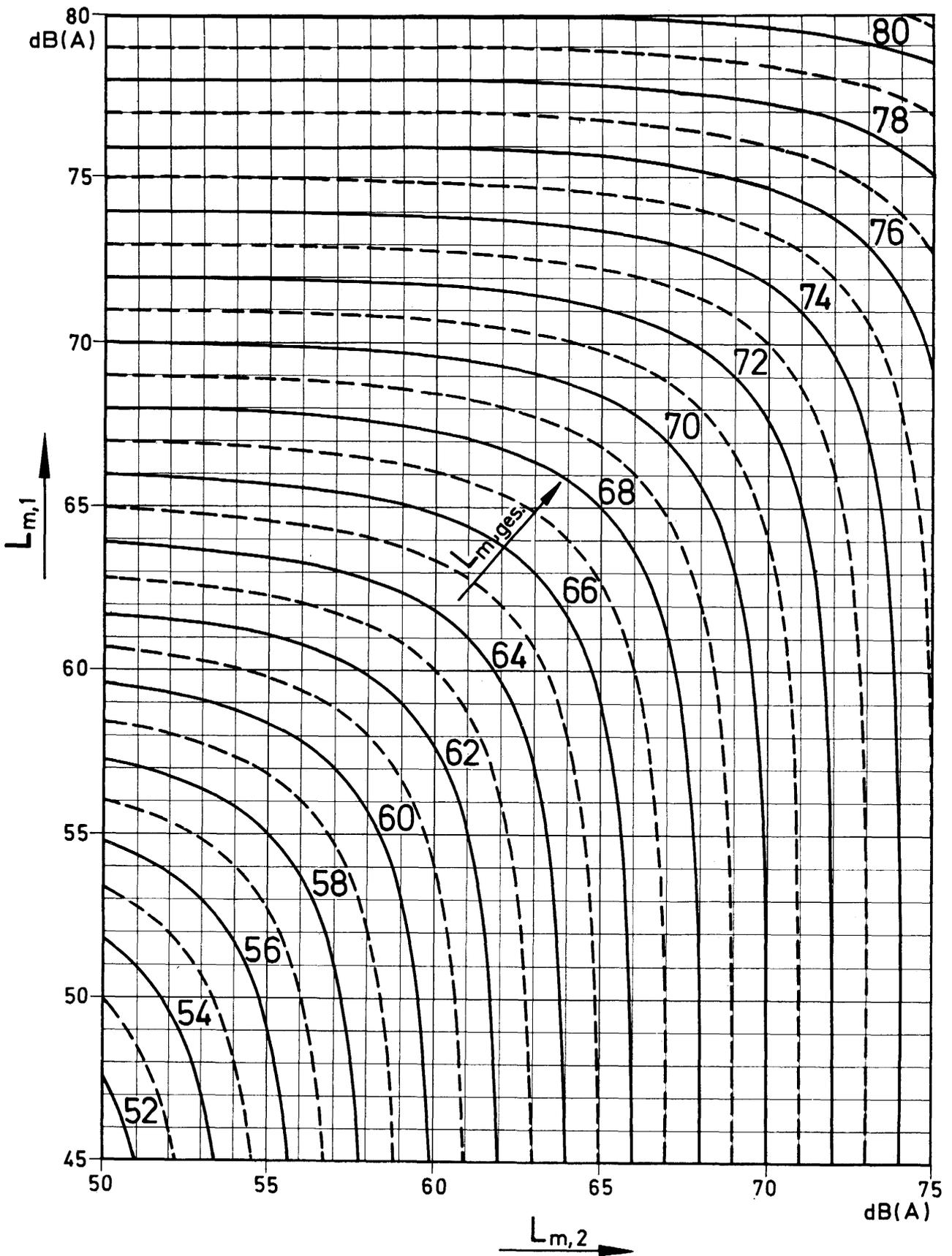
Tabelle C

**Korrektur in  $\Delta L_v$  in dB (A) für besondere verkehrliche Bedingungen  
(unterschiedliche Geschwindigkeiten, Kreuzungen und Einmündungen)**

	Verkehrliche Bedingungen	$\Delta L_v$			
		Bundes- autobahnen	Bundes- straßen	Landes-, Kreis- und Gemeinde- verbin- dungs- straßen	Gemeinde- straßen
	1	2	3	4	5
1	zul. Geschwindigkeit $\geq 115$ km/h .....	+0,5	—	—	—
2	zul. Geschwindigkeit 100 km/h .....	0	-0,5	-0,5	-0,5
3	zul. Geschwindigkeit 80 km/h .....	-0,5	-1,0	-1,5	-2,0
4	zul. Geschwindigkeit 70 km/h .....	-1,0	-2,0	-2,5	-3,0
5	zul. Geschwindigkeit 60 km/h .....	-1,0	-3,0	-3,5	-4,0
6	zul. Geschwindigkeit 50 km/h .....	—	-3,5	-4,0	-5,0
7	Kreuzungen und Einmündungen .....	—	Bei Kreuzungen und Einmündungen werden zunächst die der zu schützenden baulichen Anlagen am nächsten liegenden Straßenäste getrennt untersucht. Aus den über die Verkehrsstärke der Straßenäste errechneten Mittelungspegeln $L_{m,1}$ und $L_{m,2}$ wird der resultierende Mittelungspegel nach Diagramm III bestimmt.		

Diagramm III

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



### Berechnung der Mittelungspegel bei Schienenwegen

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 mit Hilfe der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten Anzahl der Züge je Stunde nach folgenden Gleichungen berechnet:

$$L_{m,T} = L_{m,T}^{(25)} + \Delta L_{s\perp} + \Delta L_V + \Delta L_L + \Delta L_B \quad (1)$$

$$L_{m,N} = L_{m,N}^{(25)} + \Delta L_{s\perp} + \Delta L_V + \Delta L_L + \Delta L_B \quad (2)$$

Es bedeuten:

$L_{m,T}^{(25)}$  ... Mittelungspegel in dB (A) für den Tag (6 bis 22 Uhr) nach dem Diagramm I. Verkehren verschiedene Zuggattungen mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Zuglängen, so ist für jedes repräsentative Kollektiv der zugehörige Mittelungspegel  $L_{m,T,i}^{(25)}$  ( $i = 1,2,3 \dots$ ) zu berechnen und anschließend  $L_{m,T}^{(25)}$  als Gesamtpegel unter Anwendung des Diagrammes V zu bestimmen.

$L_{m,N}^{(25)}$  ... Mittelungspegel in dB (A) für die Nacht (22 bis 6 Uhr) nach Diagramm I. Verkehren verschiedene Zuggattungen mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Zuglängen, so ist für jedes repräsentative Kollektiv der zugehörige Mittelungspegel  $L_{m,T,i}$  ( $i = 1,2,3 \dots$ ) und anschließend  $L_{m,N}^{(25)}$  als Gesamtpegel unter Anwendung des Diagrammes V zu bestimmen.

$\Delta L_{s\perp}$  ... Korrektur für verschiedene Entfernungen zwischen der jeweiligen Gleisachse und der zu schützenden baulichen Anlage nach Diagramm II.

$\Delta L_V$  ... Korrektur für unterschiedliche Geschwindigkeiten der Züge nach Diagramm III.

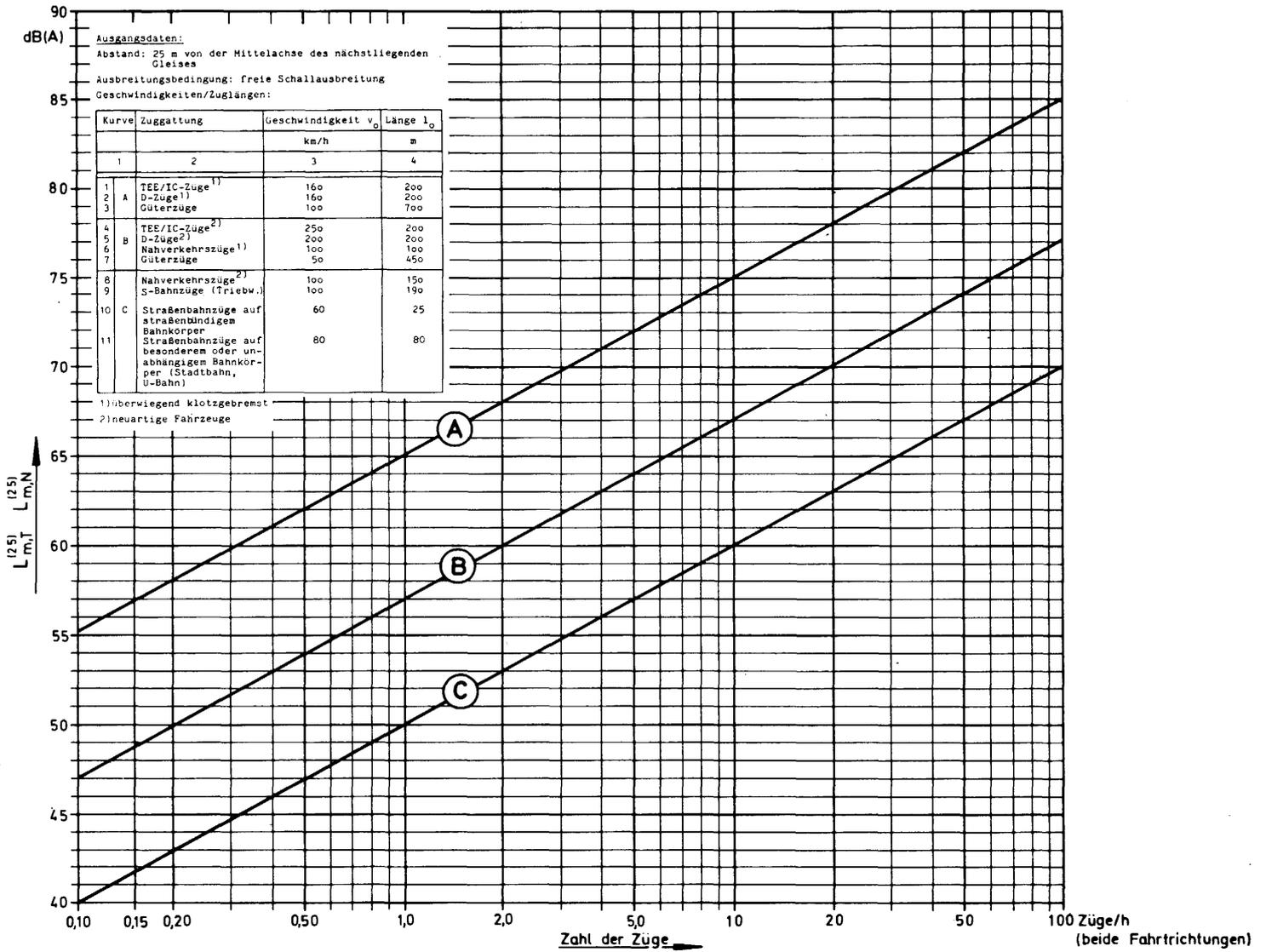
$\Delta L_L$  ... Korrektur für unterschiedliche Zuglängen nach Diagramm IV.

$\Delta L_B$  ... Korrektur für topographische Gegebenheiten und bauliche Maßnahmen, die schallverändernde Wirkungen haben. Je nach den örtlichen Gegebenheiten sind dies insbesondere Schallschutzwälle und -wände, Einschnitte, Bodenerhebungen, Abschirmung und Reflexion durch bauliche Anlagen.

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

Diagramm I

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



**Korrektur  $\Delta L_{s1}$  in dB (A) für unterschiedliche Entfernungen  
zwischen der Mittelachse des jeweiligen Gleises und der zu schützenden  
baulichen Anlage oder dem zulässigen Bauraum**

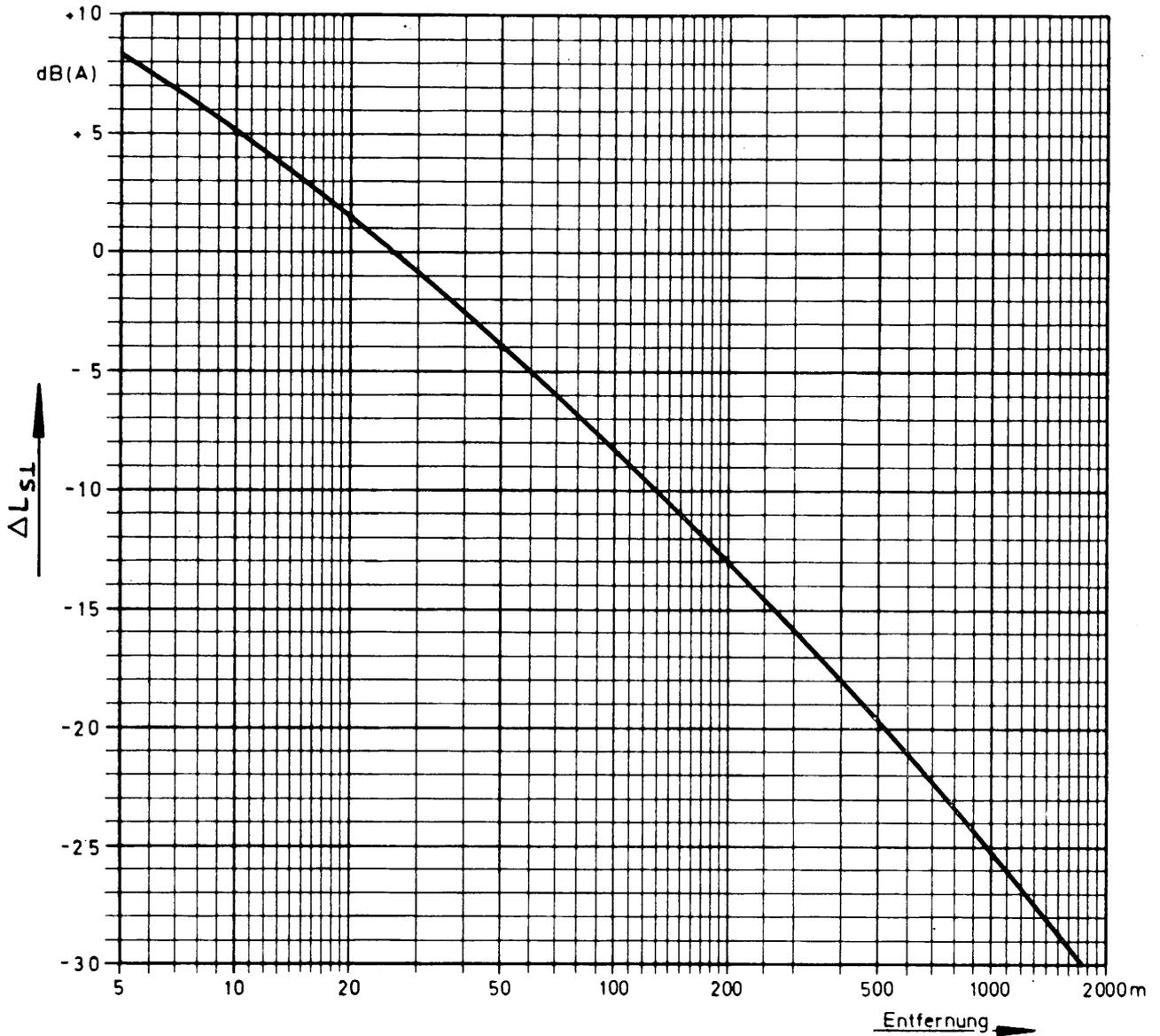
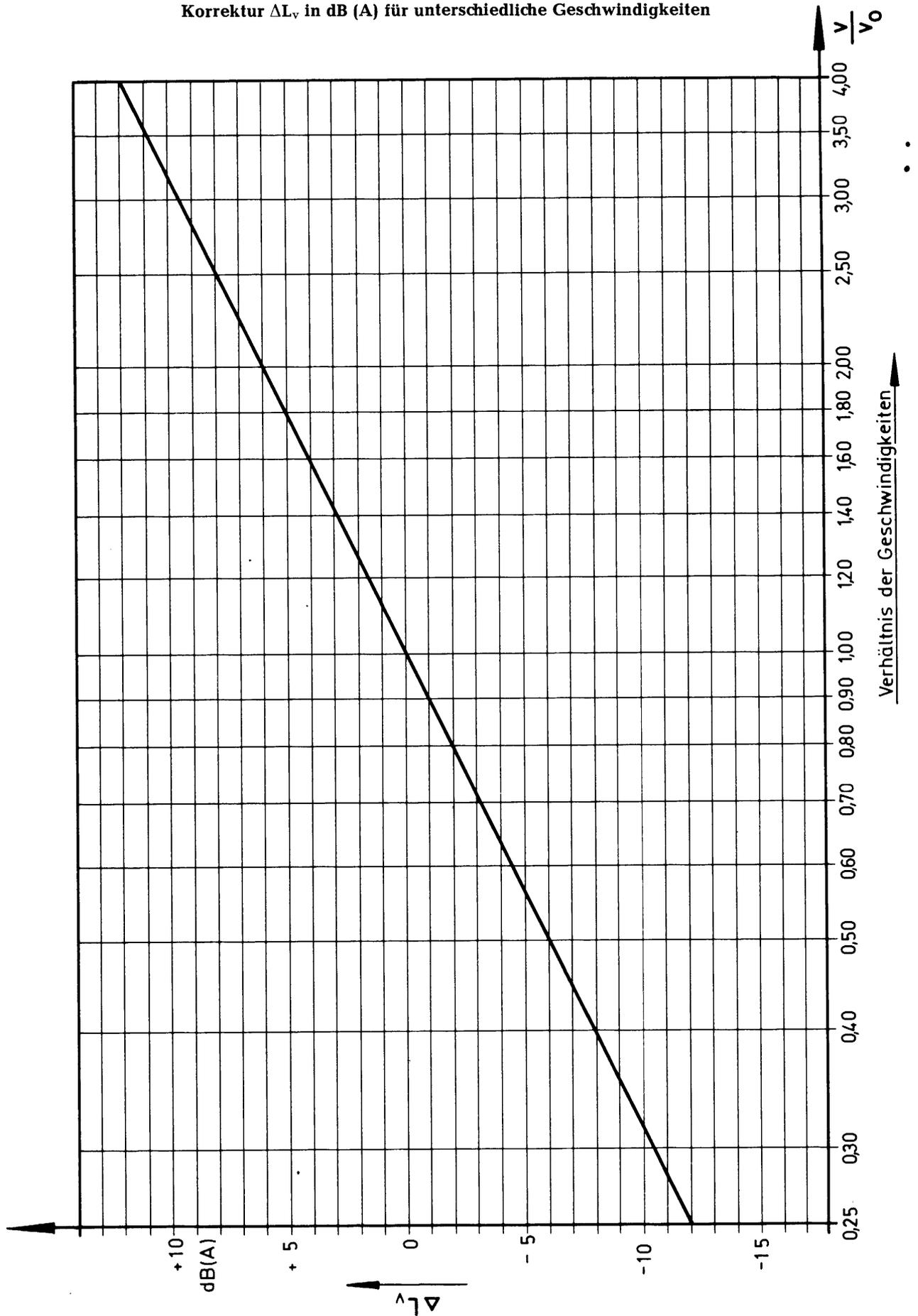


Diagramm III

Korrektur  $\Delta L_v$  in dB (A) für unterschiedliche Geschwindigkeiten



Korrektur  $\Delta L_L$  in dB(A) für unterschiedliche Zuglängen

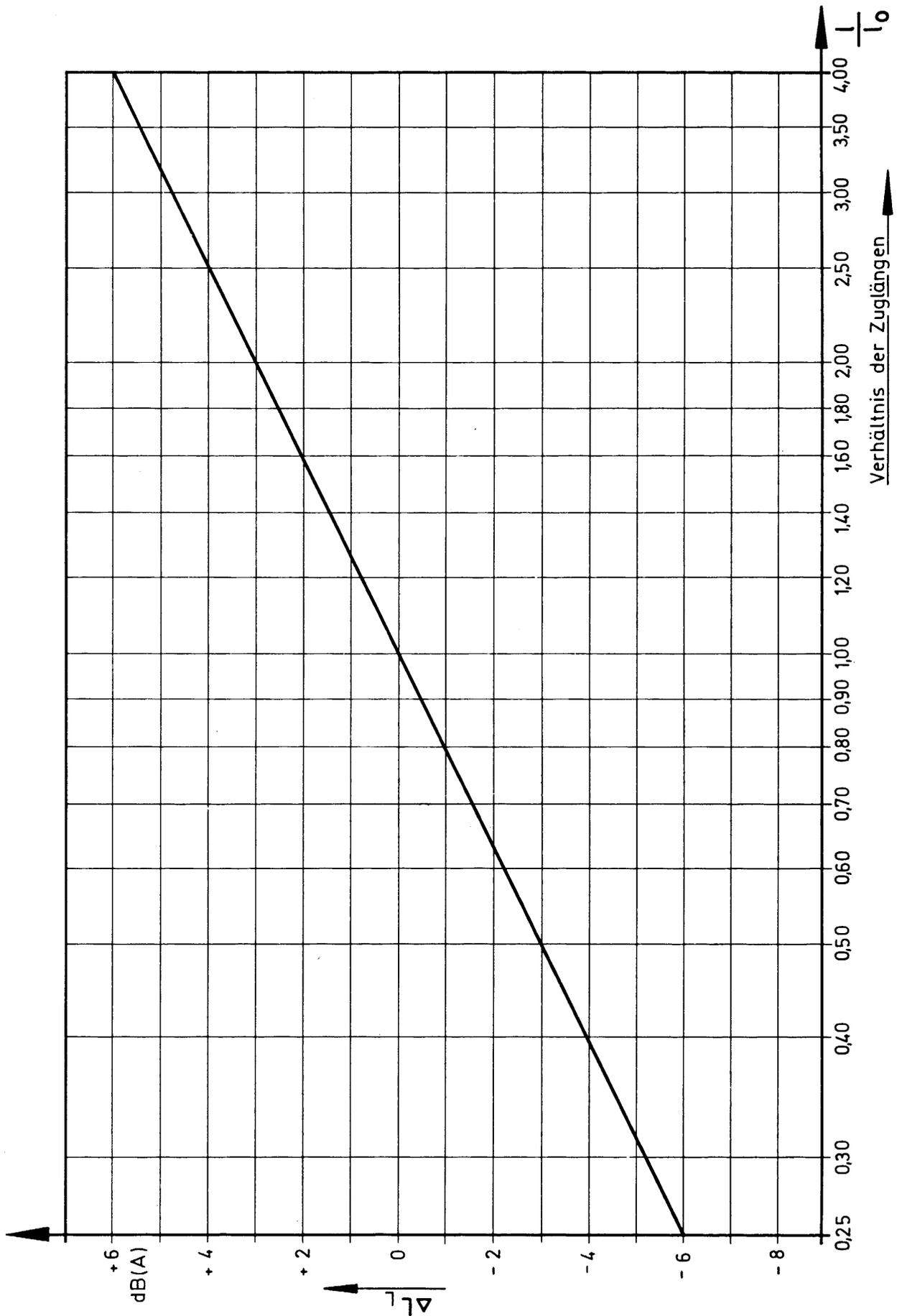
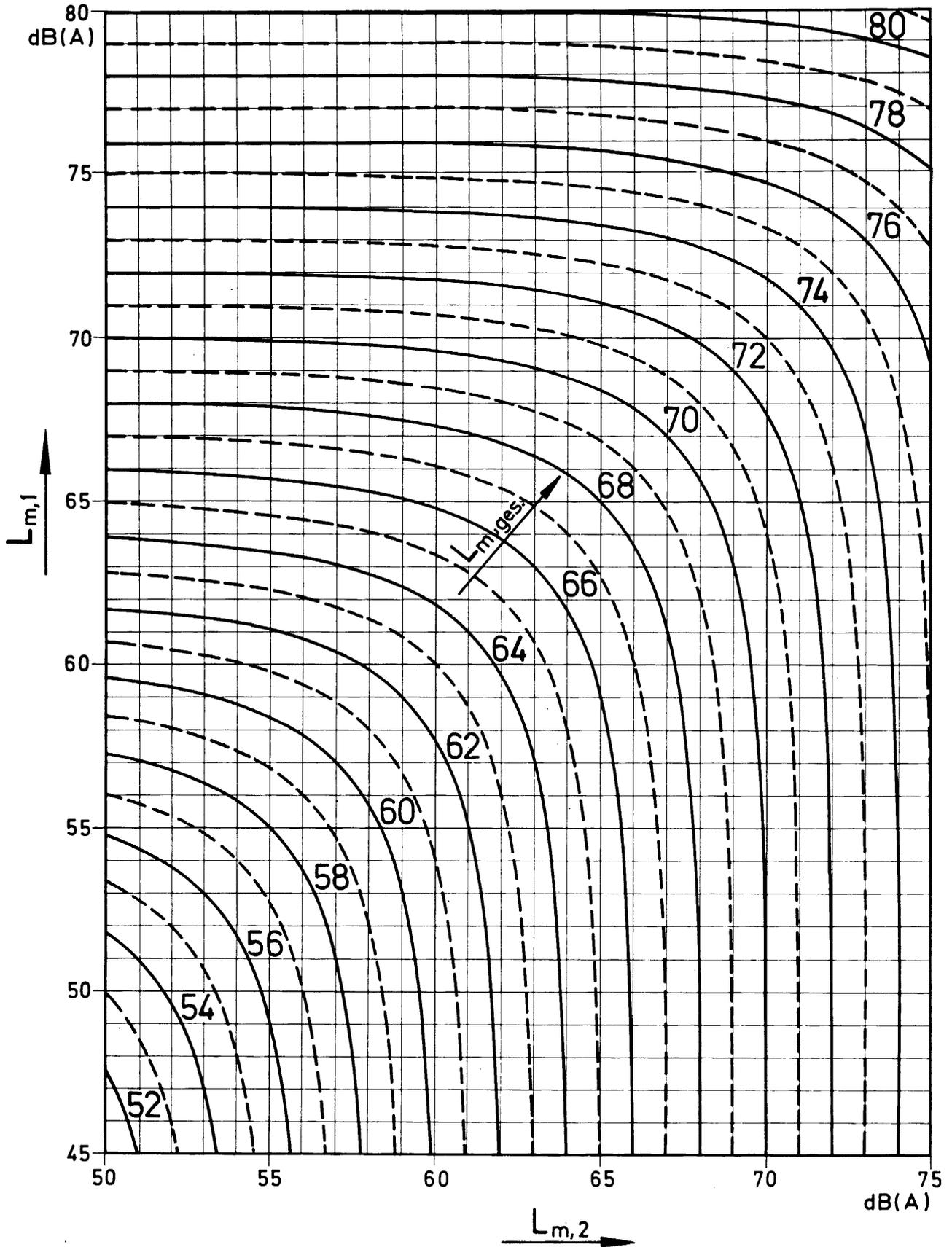


Diagramm V

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



## Begründung

### A. Allgemeines

Der Lärmschutz hat in den letzten Jahren — insbesondere nach dem Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes 1974 — in der öffentlichen Meinung einen erhöhten Rang erhalten. Immer häufiger verlangen die Bürger, gestützt auf eine umweltorientierte höchstrichterliche Rechtsprechung, auch wegen vorhandener oder zu erwartender Lärmeinwirkungen die Einstellung oder Umplanung von Verkehrsbauten. Die mit dem Projekt verbundene Einbuße an Umweltqualität wird häufig höher bewertet als der mit dem Projekt verbundene Verkehrsnutzen. Dieser Umwertungsprozeß gewinnt für die Verkehrswegeplanung, den Verkehrswegebau und die städtebauliche Entwicklung zunehmende Bedeutung.

Unsicherheit besteht über die für den Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen anzulegenden Maßstäbe. Es fehlen gesetzlich festgelegte Immissionsgrenzwerte. Dies hat zu rechtlichen und praktischen Schwierigkeiten bei der Planung und bei dem Bau von Verkehrswegen geführt. Es ist geboten, die bestehende Rechtsunsicherheit zu beseitigen und durch Schaffung klarer Rechtsgrundlagen den planenden Verwaltungen von Bund, Ländern und Gemeinden deutlich zu machen, in welchen Fällen Lärmschutz notwendig ist, und den Bürgern, wann sie Lärmschutz fordern können. Bei der Festsetzung der Immissionsgrenzwerte gilt es, einen Ausgleich zwischen den Anforderungen des Lärmschutzes und den finanziellen Möglichkeiten — insbesondere der Kommunen — zu finden. Diese Entscheidung soll wegen ihrer Tragweite durch den Gesetzgeber selbst getroffen werden.

Der Gesetzentwurf hält sich im wesentlichen an die bei den parlamentarischen Beratungen zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) entwickelte Systematik und trifft unter Aufhebung der §§ 41 bis 43 BImSchG selbständige Regelungen zum Schutz gegen Verkehrslärm an Straßen und Schienenwegen. Den Besonderheiten des Lärmschutzes an Verkehrswegen gegenüber dem Lärmschutz bei gewerblichen und industriellen Anlagen wird dabei Rechnung getragen.

Der Gesetzentwurf klärt ferner rechtssystematisch das Verhältnis seiner Bestimmungen zu den Regelungen der Fachplanungsgesetze von Bund und Ländern und schafft die Möglichkeit, in bestimmten Fällen rechtskräftige Planfeststellungsbeschlüsse zu ergänzen, die nach den Maßstäben dieses Gesetzes keine ausreichenden Lärmschutzmaßnahmen vorsehen.

Der Gesetzentwurf enthält außerdem eine Regelung für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, von denen besonders hohe Lärmeinwirkungen ausgehen.

Eine besondere Planungsvorschrift brauchte in den Gesetzentwurf nicht aufgenommen zu werden, da die Verpflichtung, bei der Planung von Verkehrswegen Lärmeinwirkungen soweit wie möglich zu vermeiden, bereits aus dem nach § 8 Nr. 2 des Gesetzentwurfes auch für Straßen und Schienenwege weiter geltenden § 50 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes hervorgeht.

Der Gesetzentwurf regelt den Teilbereich der investiven Maßnahmen für den Schutz gegen Verkehrslärm. Unberührt bleiben die Bemühungen um die Schaffung weiterer normativer Grundlagen zur Verminderung des Verkehrslärms durch

- verkehrslenkende und verkehrsordnende Maßnahmen,
- Herabsetzung der vom Fahrzeug ausgehenden Lärmemissionen.

Bei Bundesfernstraßen werden die jährlichen Kosten für Lärmschutzmaßnahmen für den Neubau und die wesentliche Änderung auf 150 Millionen DM/a geschätzt. Für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes werden die Lärmschutzkosten auf insgesamt 2,1 Mrd. DM geschätzt; sie sollen auf 15 Jahre verteilt werden (das sind 140 Millionen DM/a). Insgesamt sind damit beim Bund jährliche Kosten von 290 Millionen DM zu erwarten, die im Haushalt und in der Finanzplanung im Rahmen der jeweiligen Mittel für den Fernstraßenbau veranschlagt werden. Zusätzliche Mittel für Lärmschutzmaßnahmen werden nicht bereitgestellt. Bei Landes- und Kreisstraßen werden für den Neubau und die wesentliche Änderung Kosten von jährlich 18 Millionen DM/a und bei Gemeindestraßen von 300 Millionen DM/a geschätzt.

Nach Auffassung der Kommunalen Spitzenverbände ist demgegenüber bei den Kommunen mit Kosten von 540 Millionen DM/a zu rechnen.

Kostenentlastungseffekte der geplanten verkehrstechnischen und ordnungspolitischen Maßnahmen sind bei den Kostenschätzungen nicht berücksichtigt.

Die Schätzung der voraussichtlichen Kosten bei Schienenwegen ist noch nicht abgeschlossen.

### B. Im Besonderen

#### Zu § 1

Absatz 1 enthält das Gebot an die Träger der Baulast, unbeschadet des Planungsgrundsatzes, bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen sicherzustellen, daß zum Schutz der zulässigen Nutzung benachbarter Grundstücke der durch den Verkehr verursachte Lärm die im Ge-

setz festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet. Maßgebend ist die zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses zulässige Grundstücksnutzung nach den §§ 29 ff. BBauG. Unbebaute Grundstücke, die auch nicht bebaut werden dürfen, sind nicht in den Schutz einbezogen. Ferner werden vorhandene bauliche Anlagen dann nicht geschützt, wenn sie im Widerspruch zur zulässigen Nutzung stehen. Mit dem Abstellen des Schutzes auf die zulässige Nutzung wird der notwendigen Abstimmung zwischen Straßenbau und gemeindlicher Bauleitplanung Rechnung getragen.

Absatz 2 legt die Immissionsgrenzwerte, getrennt nach Tag und Nacht, für drei Baugebietsarten fest. Die Höhe der Immissionsgrenzwerte ist umstritten, wie sich aus mehreren eingehenden Anhörungen der Fachleute aller hier maßgebenden Disziplinen und der Verbände ergeben hat. Sie ist auch wiederholt mit den Ländern diskutiert worden. Die von den Ländern vorläufig befürworteten Werte hält die Bundesregierung aus umweltpolitischen Gründen für nicht hinnehmbar. Andererseits mußte sie bei ihrer Entscheidung Rücksicht auf die finanziellen Auswirkungen für die Kommunen nehmen. Sie hält die im Gesetzentwurf genannten Immissionsgrenzwerte für eine Mittellösung, mit der Schritt für Schritt die Erfordernisse des Lärmschutzes unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklung und der Leistungsfähigkeit der Volkswirtschaft verwirklicht werden können.

Der Gesetzentwurf sieht je nach der Art der zu schützenden Gebiete unterschiedliche Immissionsgrenzwerte vor. Die Immissionsgrenze für Verkehrslärm kann nicht für alle Fälle einheitlich festgelegt werden. Sie ist zu differenzieren nach der aus der zulässigen Nutzung sich ergebenden Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der Gebiete. Diese Differenzierung beruht auf dem für das Planungsrecht allgemein geltenden verfassungsrechtlichen „Gebot der Rücksichtnahme“, wie es in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum Ausdruck kommt (Urteil vom 1. November 1974 in BVerwGE 47, 144, Urteil vom 21. Mai 1976, DVBl. 1976, 779).

Die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit einzelner Gebiete ist unterschiedlich nach ihre bebauungsrechtlich geprägten Zweckbestimmung. Ein Gebiet, das ausschließlich oder ganz überwiegend zum Wohnen bestimmt ist, verdient größeren Schutz als ein Industriegebiet, in dem das Wohnen nur ausnahmsweise zugelassen ist. Diese Differenzierung berücksichtigt ferner, daß auch der vorhandene, aus unterschiedlichen Quellen herrührende Lärm je nach Gebietsart verschieden ist.

Aus diesen Gründen werden für drei Gebietsarten verschieden hohe Immissionsgrenzwerte, ausgedrückt in Dezibel (A) — dB (A) —, festgelegt.

Die Baugebietsarten entsprechen den Begriffen der Baunutzungsverordnung. Welche Gebietsart im Einzelfall vorliegt, richtet sich nach den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sind keine vorhanden, so ist die Eigenart der näheren Umgebung maßgebend. Da Sondergebiete und sonstige, z. B. nach § 9 BBauG festgesetzte Flächen für verschiedene Funktionen

ausgewiesen werden, müssen sie nach ihrem Zweck einer der drei Gebietsarten zugeordnet werden. Aus den gleichen Gründen ist beim Schutz für bauliche Anlagen im Außenbereich so zu verfahren (Satz 2). Das Verfahren für die Berechnung der Mittelungspegel entzieht sich wegen seines Inhalts einer Aufnahme in den Gesetzestext selbst und ist in den Anlagen zu diesem Gesetz geregelt.

Absatz 3 bestimmt den Begriff der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen im Sinne des Absatzes 1. Klargestellt wird, daß die wesentliche Änderung stets in einem baulichen Eingriff in die Substanz des Verkehrsweges bestehen muß. Die Steigerung des vor der wesentlichen Änderung vorhandenen Mittelungspegels infolge der Baumaßnahmen um 3 dB (A) entspricht einer Verdoppelung des Verkehrs und wird als so lästig empfunden, daß Schutzmaßnahmen erforderlich werden. Wenn der Mittelungspegel 75 dB (A) bzw. 65 dB (A) bei Tag bzw. bei Nacht übersteigt, so kann es auf seine Erhöhung infolge des baulichen Eingriffs nicht mehr ankommen. Den durch eine wesentliche Änderung betroffenen Bürgern soll nicht mehr Verkehrslärm zugemutet werden als im ungünstigsten Falle den Bewohnern eines Industriegebietes bei dem Neubau eines Verkehrsweges. In diesem Bereich liegt auch die Grenze für die Zumutbarkeit von Verkehrslärm.

Absatz 4 liegt der Gedanke zugrunde, daß eine bauliche Anlage nicht zu schützen ist, wenn die Beeinträchtigung durch Verkehrslärm bei Vorliegen besonderer Verhältnisse zumutbar ist und sich auch aus der bauplanungsrechtlich zulässigen Nutzung keine Schutzwürdigkeit ergibt. Das kann z. B. der Fall sein, wenn von dem Grundstück oder der baulichen Anlage infolge ihrer Nutzung stärkere Lärmemissionen ausgehen oder wenn ein Bürogebäude nur tagsüber benutzt wird, Schutzmaßnahmen hier aber wegen der Lärmeinwirkungen in der Nacht erforderlich wären.

## Zu § 2

Absatz 1 schafft für den Eigentümer der betroffenen baulichen Anlage einen Ausgleichsanspruch in Geld für den Fall, daß Lärmschutzmaßnahmen nach § 1 Abs. 1 nicht durchführbar sind oder ihre Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. An der Durchführbarkeit fehlt es nicht nur, wenn Schutzmaßnahmen an dem Verkehrsweg technisch nicht möglich oder nicht ausreichend sind, sondern auch dann, wenn durch ihre Schaffung andere öffentliche Belange, z. B. solche des Städtebaus oder des Landschaftsschutzes, zu stark beeinträchtigt würden.

Die Kosten für Schutzmaßnahmen nach Absatz 1 können z. B. außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen, wenn sie wesentlich höher als der Wert der zu schützenden baulichen Anlage sind, etwa Schutz eines Einzelhauses durch eine aufwendige Lärmschutzwand. Bei der Beurteilung der Verhältnismäßigkeit ist aber u. a. auch die Funktion einer Anlage zu berücksichtigen (Krankenhaus, Sanatorium, Altersheim).

Absatz 2 begrenzt den Anspruch auf den Ausgleich der notwendigen Aufwendungen, die dem Eigentümer für Lärmschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen erwachsen sind. Die Schutzmaßnahmen müssen sich im Rahmen der zu erlassenden Verordnung nach § 6 Nr. 2 halten. Satz 2 räumt dem Betroffenen jedoch die Möglichkeit ein, auch andere geeignete Vorkehrungen zu treffen (z. B. Verlegung von Wohn- und Schlafräumen, Lärmschutzwand auf eigenem Grundstück), allerdings unter Übernahme zusätzlicher Kosten. Die Vorschrift enthält keine abschließende Regelung; weitergehende Ansprüche aufgrund anderer Rechtsvorschriften bleiben unberührt. Nach Absatz 3 Nr. 1 und 2 besteht der Ausgleichsanspruch nicht, wenn die bauliche Anlage voraussichtlich keinen Bestand haben wird oder von so geringem Wert ist, daß Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen nicht vertretbar sind (Grundsatz der Verhältnismäßigkeit). Nummer 3 stellt sicher, daß kein Anspruch besteht, wenn trotz möglicher Kenntnis von der Verkehrswegeplanung die bauliche Anlage errichtet worden ist.

Absatz 4 regelt das Verfahren für die Abwicklung des Ausgleichsanspruchs. Zunächst ist eine Einigung zwischen dem Eigentümer und dem Träger der Baulast eines Verkehrsweges nach § 1 Abs. 1 anzustreben. Nur wenn diese scheitert, setzt die nach Landesrecht zuständige Behörde den Ausgleich fest, wobei Verfahrensvorschriften der Landesenteignungsgesetze anzuwenden sind.

### Zu § 3

Die Vorschrift bestimmt den zum Lärmschutz Verpflichteten für den Fall, daß Vorhaben mehrerer Baulastträger zeitlich und räumlich zusammentreffen.

### Zu § 4

Absatz 1 Satz 1 stellt klar, daß über die Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsbeschuß zu entscheiden ist, wenn für ein Vorhaben nach § 1 Abs. 1 eine Planfeststellung vorgeschrieben ist. Auch über das Unterbleiben von Schutzmaßnahmen nach § 2 Abs. 1 ist im Planfeststellungsbeschuß zu entscheiden. Satz 2 regelt das Verhältnis der §§ 1 und 2 zu den Vorschriften der Fachplanungsgesetze von Bund und Ländern in der Weise, daß die genannten Bestimmungen dieses Gesetzes *leges speciales* sind.

Seit dem 1. April 1974, dem Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ist noch eine Reihe von Planfeststellungsbeschlüssen nach den Fachplanungsgesetzen von Bund und Ländern unanfechtbar geworden, die keine oder nicht ausreichende Regelungen für Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen haben. Die §§ 48, 49 und 51 Verwaltungsverfahrensgesetz bieten keine ausreichende Möglichkeit, im Interesse der Gleichbehandlung der Bürger, insbesondere beim abschnittswisen Bau von Straßen, die Planfeststellungsbeschlüsse zu ergänzen. Die Übergangsvorschrift des § 4 Abs. 2 schafft hier eine eindeutige Rechtsgrundlage und ermöglicht, in diesen Fällen statt § 6 die für den Bürger günstigere Regelung anzuwenden.

### Zu § 5

Der Lärm an Schienenwegen hat, worauf auch § 43 Abs. 1 Satz 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz hinweist, Besonderheiten, die auf die Höhe der Immissionsgrenzwerte von Bedeutung sein können. Die Ermächtigung in Nummer 1 trägt diesen Besonderheiten Rechnung. Nach Abschluß der hierzu laufenden wissenschaftlichen Untersuchungen können die Immissionsgrenzwerte nach § 1 Abs. 2 an diese Besonderheiten angepaßt werden.

Die Vorschrift enthält ferner Ermächtigungen für die Bundesregierung zum Erlaß von Rechtsverordnungen, um die hier zu treffenden Regelungen jeweils in einfacher Weise dem neuesten Stand der Technik anpassen zu können. Die Verordnung zu Nummer 2 ist in Vorbereitung, so daß sie rechtzeitig mit dem Gesetz in Kraft treten kann.

### Zu § 6

An bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes soll auch ohne wesentliche Änderung Lärmschutz vorgesehen werden, wenn 75 dB (A) am Tage und 65 dB (A) in der Nacht überschritten werden. Der Gesetzentwurf sieht eine zeitliche Begrenzung für die Abwicklung vor.

### Zu § 7

Die Änderung des Bundesfernstraßengesetzes ist wegen § 4 Abs. 1 notwendig.

### Zu § 8

Die Änderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind notwendig, weil für den Schutz vor Straßenverkehrslärm in diesem Gesetz eine eigenständige Regelung getroffen wird.

### Zu §§ 9 und 10

Sie enthalten die Berlin-Klausel und den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes. § 11 Abs. 2 enthält eine Überleitungsregelung für noch nicht abgeschlossene Planverfahren.

### 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 aus den der Planung zugrundeliegenden Daten mit Hilfe der Formeln (1) und (2) berechnet werden.

Die an einer Straße auftretenden Lärmimmissionen sind von verschiedenen Einflußgrößen abhängig. Neben der Verkehrsstärke, der Verkehrszusammensetzung und der Entfernung der zu schützenden baulichen Anlage von der Straße beeinflussen der Verkehrsablauf (Verkehrsfluß, mittlere Geschwindigkeit) und die Bedingungen für die Schallausbreitung (Geländeart, Bebauung, Bewuchs usw.) und Lärmschutzmaßnahmen die Höhe des Schallpegels. In den Formeln (1) und (2) sind diese Größen berücksichtigt.

In dem Diagramm I 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 Gußasphaltdecke bei einer Pkw-Geschwindigkeit von 100 km/h und einer Lkw-Geschwindigkeit von 80 km/h und einer bestimmten Verkehrsstärke im Abstand von 25 m von der Mitte der nächstgelegenen Fahrbahn und in 4 m Höhe über Straßenoberkante ergibt.

Die für die einzelnen Straßengattungen maßgebende stündliche Verkehrsstärke und die Lkw-Anteile sind in der Tabelle A zusammengestellt. Die maßgebende stündliche Verkehrsstärke wird über die der Planung zugrundeliegende durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) ermittelt. Dieser Wert wird bei einer Straßenplanung nach der Trend-Extrapolation oder nach Verkehrserzeugungs- und Verkehrsverteilungsmodellen prognostiziert (vgl. „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen [RAL]“ Teil I: Querschnitte [RAL-Q] — Ausgabe 1974, Allgemeines Rundschreiben Straßenbau 11/1974 des Bundesministers für Verkehr vom 25. November 1974 und „Ausbauplan für die Bundesfernstraßen 1971 bis 1985“ — Herausgegeben vom Bundesminister für Verkehr — November 1971). Für Straßenbaumaßnahmen wird von einem Prognosezeitraum bis zu 20 Jahren ausgegangen.

Bei der wesentlichen Änderung bestehender Straßen können die maßgebende Verkehrsstärke und der maßgebende Lkw-Anteil auch durch Verkehrszählungen ermittelt werden. Hierbei ist von der durchschnittlichen stündlichen Verkehrsstärke im jeweiligen Zeitabschnitt (Tag bzw. Nacht) auszugehen. Die Zählergebnisse sind für den Prognosezeitraum nach den oben genannten Verfahren zu prognostizieren.

Die Geraden des Diagramms I sind für mittlere Geschwindigkeiten von 100 km/h für Pkw und von 80 km/h für Lkw berechnet worden. Die bei den einzelnen Straßengattungen für andere Geschwindigkeiten anzusetzenden Korrekturen sind in der Tabelle C angegeben.

Nach Diagramm II kann die Pegeldifferenz  $\Delta L_s$  zwischen dem Mittelungspegel am Immissionsort und dem Pegel im 25-m-Abstand bestimmt werden.

Bei der Kurve sind Wetter- und Bodeneinflüsse berücksichtigt worden.

Die Tabelle B enthält Korrekturen für unterschiedliche Straßenoberflächen. Die unterschiedlichen Korrekturen für die einzelnen Straßengattungen ergeben sich durch den Einfluß der Verkehrszusammensetzung und der Geschwindigkeit. Unter geriffelter Gußasphalt-Fahrbahndecke 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 gewalzter Gußasphalt-Fahrbahndecke eine Deckschicht nach TVbit 6/75 Abschnitt 6.6.1.2 zu verstehen. Als nicht geriffelte Gußasphalt-Fahrbahndecke wird eine Deckschicht bezeichnet, die keine sichtbare Riffelung mehr aufweist.

Die Tabelle C enthält Korrekturen für besondere verkehrliche Bedingungen.

Diagramm III ermöglicht die logarithmische Addition verschiedener Mittelungspegel.

Für die Korrektur  $\Delta L_B$  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 Schallschutzwälle und -wände, Einschnitte, Bodenhebungen und Abschirmung und Reflexion durch bauliche Anlagen zu berechnen (z. B. Heft 157 „Die Wirkung von Abschirmeinrichtungen zur Lärminderung an Straßen“ der Schriftenreihe „Straßenbau und Straßenverkehrstechnik“ des Bundesministers für Verkehr und die „Vorliegenden Richtlinien für Schallschutz an Straßen“, Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 25/1975 des Bundesministers für Verkehr vom 19. Januar 1976).

## Zu Anlage 2

(Berechnung der Mittelungspegel bei Schienenwegen)  
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 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 zugeordnet zu legen.

Immissionseinwirkungen auf die Umgebung, welche durch betrieblich nicht unmittelbar zu beeinflussende Vorkommnisse hervorgerufen werden, z. B. Flach-

stellen 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 Zuggattungen 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 (beide Fahrtrichtungen zusammen) 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 nach den bekannten Methoden für einen Zeitraum von etwa 20 Jahren prognostiziert. Bei der wesentlichen An-

derung bestehender Schienenwege kann die maßgebende Zugzahl/h durch Zählungen ermittelt und dann für einen entsprechenden Zeitraum von etwa 20 Jahren prognostiziert werden.

Nach Diagramm II kann die Pegeldifferenz  $\Delta L_s \perp$  zwischen dem Mittelungspegel am Immissionsort und dem Pegel im 25-m-Abstand bestimmt werden.

Diagramm III gibt an, um welchen Betrag  $\Delta L_v$  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 ist.

Diagramm IV gibt an, um welchen Betrag  $\Delta L_v$  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 ist.

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

Für die Korrektur  $\Delta L_B$  werden keine Werte vorgeschrieben, weil sich die möglichen unterschiedlichen Verhältnisse im Einzelfall einer gesetzlichen Regelung entziehen. Vielmehr sollen die sonstigen örtlichen Gegebenheiten in einschlägigen Richtlinien erfaßt und auch regelmäßig nach dem neuesten Stand der Technik fortgeschrieben werden.

## Anlage B

**Stellungnahme des Bundesrates****1. Überschrift**

In der Überschrift ist das Wort „an“ durch das Wort „von“ zu ersetzen.

**Begründung**

Klarstellung, daß es sich um den Schutz gegen Verkehrslärm handelt, der von Straßen und Schienenwegen auf die benachbarten Grundstücke einwirkt.

**2. § 1 Abs. 1**

a) In Absatz 1 sind die Worte „zulässigen Nutzung“ durch die Worte „zulässigen baulichen Nutzung“ zu ersetzen.

**Begründung**

Ziel des Entwurfs ist der Schutz baulicher Anlagen. Die Einbeziehung jeder Form der Nutzung von Grundstücken ginge über dieses Ziel hinaus. Die vorgeschlagene Fassung (Aufnahme des Wortes „baulichen“) trägt dem Schutzzweck des Gesetzes Rechnung.

b) In Absatz 1 sind nach den Worten „benachbarter Grundstücke“ die Worte „, ausgenommen Grundstücke in Industriegebieten“ einzufügen.

**Begründung**

Wohnbebauung ist in Industriegebieten grundsätzlich nicht zulässig. Damit fehlt es in Industriegebieten an einem der wesentlichen Schutzgüter des Gesetzes. In vielen Fällen liegt der Eigenlärm von Industriebetrieben bereits so hoch, daß der Straßenverkehrslärm nicht mehr ins Gewicht fällt. In Industriegebieten werden nach der Bau-nutzungsverordnung gezielt solche gewerblichen Betriebe angesiedelt, die wegen der von ihnen ausgehenden Emissionen in keinem anderen Baugebiet zulässig sind. Daher erscheint es zweckmäßig, Industriegebiete nicht in die gesetzliche Regelung einzubeziehen.

c) In Absatz 1 ist folgender Satz anzufügen:

„Die Ausführung der Lärmschutzmaßnahmen kann aufgeschoben werden, solange die bauliche Nutzung nicht ausgeübt wird.“

**Begründung**

Die Ergänzung ist notwendig, damit Lärmschutzmaßnahmen nicht für rechtsverbindlich festgesetzte Baugebiete durchgeführt werden, die noch nicht bebaut sind.

**3. § 1 Abs. 2**

a) In Absatz 2 Satz 1 sind nach dem Wort „Mittelungspegel“ die Worte „an der zu schützenden vorhandenen oder zulässigen baulichen Anlage“ einzufügen.

**Begründung**

Die Einfügung dient der Klarstellung des Meßpunktes.

b) In Absatz 2 Satz 1 sind in Nummer 3 die Worte „und Industriegebieten“ zu streichen.

**Begründung**

Folge der Ergänzung in § 1 Abs. 1 Satz 1 zweiter Halbsatz.

Für Industriegebiete sollte ein Immissionsgrenzwert nicht festgesetzt werden, da sie zur Aufnahme vorwiegend solcher störender bzw. erheblich belästigender Betriebe und Anlagen dienen, die in anderen Baugebieten unzulässig sind. Von daher bedarf das Industriegebiet keines Lärmschutzes, selbst wenn dort im Einzelfall privilegierte Wohnungen zulässig sind. Diese müssen ohnehin schon im eigenen Interesse mit besonderen baulichen Schallschutzmaßnahmen versehen werden.

c) In Absatz 2 Satz 2 sind nach dem Wort „Bebauungsplänen“ die Worte „aufgrund des Bundesbaugesetzes“ einzufügen; ferner ist im zweiten Halbsatz vor dem Wort „Festsetzungen“ das Wort „solchen“ einzufügen.

**Begründung**

Die Änderung dient dem Anliegen, daß in den Fällen, in denen altrechtliche Pläne bestehen, die Festsetzungen enthalten, die nicht den Gebietstypen in Absatz 2 Satz 2 entsprechen, diese Gebiete ebenfalls nach der Eigenart der näheren Umgebung zu beurteilen sind.

- d) In Absatz 2 Satz 3 ist der letzte Halbsatz wie folgt zu fassen:

„nach demselben Maßstab werden bauliche Anlagen im Außenbereich den Gebieten nach Satz 1 Nr. 2 und 3 zugeordnet.“

#### Begründung

Diese Formulierung berücksichtigt, daß der Außenbereich vielen verschiedenen, auch lästigen Formen der Nutzung offenstehen kann und für das Wohnen von vornherein nicht dieselben Garantien bietet wie reine oder allgemeine Wohngebiete. Das hat auch der BGH anerkannt. Außerdem vermeidet sie Abgrenzungsschwierigkeiten und Ungeheimheiten, die entstehen, wenn allein auf die wandlungsfähige Nutzung landwirtschaftlicher o. ä. Anwesen abgestellt wird (z. B. für Zwecke der Landwirtschaft, für gewerbliche Zwecke, nur zum Wohnen).

#### 4. § 1 Abs. 3

- a) In Absatz 3 ist Nummer 1 wie folgt zu fassen:

„1. durch einen oder mehrere bauliche Eingriffe der vor dem ersten vorgenommenen Eingriff vorhandene Mittelungspegel um mindestens 3 Dezibel (A) erhöht wird oder“.

#### Begründung

Die im Entwurf enthaltene Fassung ermöglicht ein Unterlaufen der Bestimmung. Es kann nämlich ein Eingriff, der eine Erhöhung des Pegels um mehr als 3 Dezibel (A) zur Folge haben würde, in zwei zeitlich getrennte Eingriffe aufgeteilt werden, die jeweils eine Erhöhung von weniger als 3 Dezibel (A) verursachen. Das würde dem Sinn der Bestimmung zuwiderlaufen.

- b) In Absatz 3 Nr. 1 sind nach dem Wort „Mittelungspegel“ die Worte „nach Anlage 1 oder 2“ einzufügen.

#### Begründung

Die Ergänzung dient der Klarstellung.

- c) In Absatz 3 ist Nummer 2 zu streichen; demgemäß sind in Nummer 1 das Wort „1.“ und das Wort „oder“ zu streichen sowie nach dem Wort „wird“ ein Punkt zu setzen.

#### Begründung

Die Streichung ist im Zusammenhang mit der Regelung des Lärmschutzes an bestehenden Straßen (§ 6) zu sehen, an denen Lärm-

schutzmaßnahmen ebenfalls bei einem Überschreiten des Immissionsgrenzwertes von 75/65 dB (A) durchgeführt werden. Die Tatsache eines in den meisten Fällen geringfügigen baulichen Eingriffs sollte nicht entscheidend dafür sein, daß im Falle des § 1 Abs. 3 eine Senkung des über 75/65 dB (A) liegenden Lärmpegels auf die nach Absatz 2 vorgesehenen Immissionsgrenzwerte erfolgen muß. Abgesehen davon, daß der oft dem Zufall unterliegende Eingriff in bestehende Straßen dann zur Sanierung der benachbarten Gebiete führen würde, bestünde die Gefahr, daß aus Kostengründen von den Trägern der Baulast der Verkehrswege die zur Hebung der Verkehrssicherheit notwendigen Maßnahmen, die in vielen Fällen auch Verbesserungen in der Lärmbelastung bringen (geräuschärmere Fahrbahndecken), nicht durchgeführt werden.

- d) In Absatz 3 ist folgender Satz anzufügen:

„Vor Durchführung einer Maßnahme nach Satz 1 ist der vorhandene Mittelungspegel nach Anlage 1 oder 2 zu berechnen und zu dokumentieren.“

#### Begründung

Die vorherige Berechnung der vorhandenen Geräuschimmission ist ebenso wie die Dokumentation des Berechnungsergebnisses für die Beurteilung der Wesentlichkeit einer Änderung im Sinne des Satzes 1, insbesondere im Hinblick auf Nummer 1, erforderlich.

#### 5. § 1 Abs. 4

Absatz 4 ist wie folgt zu fassen:

„(4) Sind die Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm wegen der besonderen ausgeübten Nutzung eines Grundstücks entweder ständig oder am Tage oder in der Nacht zuzumuten, so ist der entsprechende Immissionsgrenzwert nach Absatz 2 erst einzuhalten, wenn die nach den bauplanungsrechtlichen Vorschriften zulässige schutzwürdige Nutzung verwirklicht wird.“

#### Begründung

Die neue Fassung trägt dem Umstand Rechnung, daß im ganzen Gesetz zutreffend auf die zulässige Nutzung, den Zeitpunkt der Zulässigkeit und auf die Verwirklichung abgestellt wird. Es besteht kein Anlaß, im Fall des § 1 Abs. 4 bei nur vorübergehender besonderer lästiger Nutzung der zulässigen Nutzung den Schutz auf Dauer, auch nach dem Ende der lästigen Nutzung zu versagen.

## 6. § 1 nach Abs. 4

Es ist folgender neuer Absatz 5 anzufügen:

„(5) Der Immissionsgrenzwert ist nicht einzuhalten, wenn die Genehmigung für eine bauliche Anlage im Außenbereich nach der Bestimmung der Linienführung oder nach Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren erteilt wurde, oder wenn die bauliche Anlage im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes liegt, der nach Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren rechtsverbindlich wurde. Das gleiche gilt, wenn ein Bebauungsplan nach § 9 des Bundesbaugesetzes zur Festsetzung der Verkehrsflächen die Planfeststellung ersetzt und die bauliche Anlage bei der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes noch nicht genehmigt war.“

## Begründung

Die Anfügung von Absatz 5 ist notwendig, weil bei Vorliegen seiner Voraussetzungen kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen an der Straße oder an der baulichen Anlage im Grundsatz besteht.

## 7. § 2 Abs. 1

Absatz 1 ist wie folgt zu fassen:

„(1) Der Eigentümer der betroffenen Anlage hat gegen den Träger der Baulast einen Anspruch auf Ausgleich in Geld für erbrachte notwendige Aufwendungen nach Absatz 2, wenn Lärmschutzmaßnahmen nach § 1 technisch nicht durchführbar, aus anderen Gründen untunlich, mit anderen öffentlichen Belangen unvereinbar sind oder ihre Kosten außer Verhältnis zum Ausgleichsanspruch stehen.“; in § 2 Abs. 3 sind demgemäß die Worte „Satz 2“ zu streichen.

## Begründung

Im Gegensatz zum Gesetzentwurf werden die Fälle des Unterbleibens von aktiven Lärmschutzmaßnahmen unter Berücksichtigung des Abwägungsgebotes umfassend geregelt.

## 8. § 2 Abs. 2

- a) In Absatz 2 Satz 1 ist die Zahl „6“ durch die Zahl „5“ zu ersetzen.

## Begründung

Berichtigung eines Schreibfehlers.

- b) In Absatz 2 Satz 2 ist der zweite Halbsatz wie folgt zu fassen:

„so werden die Kosten nur bis zur Höhe der nach Satz 1 notwendigen Aufwendungen ausgeglichen.“

## Begründung

Die Neuformulierung empfiehlt sich aus redaktionellen Gründen.

## 9. § 2 Abs. 3

- a) In Absatz 3 ist nach Nummer 2 folgende Nummer 2 a einzufügen:

„2 a. es sich um Wohnraum und Wohnungen im Sinne des § 3 des Siebenten Bundesmietengesetzes vom 18. Juni 1970 (BGBl. I S. 786) handelt oder“.

## Begründung

Eine Veranlassung, als Wohnungen ungeeignete Bauten oder ungenehmigt errichtete oder zweckentfremdete Bauten aufwendig zu schützen, besteht nicht.

- b) In Absatz 3 ist Nummer 3 zu streichen.

## Begründung

Nummer 3 kann entfallen, weil ihr Sinngehalt im neu angefügten § 1 Abs. 5 enthalten ist.

## 10. § 2 nach Absatz 4

Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Verlauf dieses Gesetzgebungsverfahrens sicherzustellen, daß Aufwendungen, für die ein Ausgleich gewährt wird, bei Mieterhöhungen nicht berücksichtigt werden dürfen, so daß sie gegenüber dem Mieter nicht zu Mieterhöhungen führen; ggf. sind § 3 des Gesetzes zur Regelung der Miethöhe sowie § 11 der Altbau-mietenverordnung Berlin entsprechend zu ergänzen.

## 11. § 3

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob bei der Fassung von § 3 nicht folgende Gesichtspunkte berücksichtigt werden sollten:

Die Regelung in § 3, die für den Neubau und die wesentliche Änderung gelten soll, ist in der Fassung noch nicht ausgereift. Es kann nicht allein auf das Zusammentreffen mehrerer Vorhaben verschiedener Baulastträger abgestellt werden. Es ist der Fall nicht geregelt, daß meh-

rere Vorhaben desselben Planungsträgers, beispielsweise der Gemeinde, zusammentreffen.

Die Verpflichtung desjenigen Baulastträgers beim Zusammentreffen verschiedener Vorhaben, dessen Verkehrswege den höheren Mittelungspegel aufweist, kann bei geringer Differenz der Mittelungspegel eine nicht gerechte Kostenverteilung nach sich ziehen; das gilt insbesondere, wenn die betroffenen Flächen zwischen mehreren Verkehrswegen liegen.

Die Vorschrift wird drei Fälle umfassen müssen:

1. Jeder Verkehrsweg übersteigt den Immissionsgrenzwert (IGW);
2. nur ein Verkehrsweg übersteigt den IGW;
3. die (mehrere) Verkehrswege zusammen übersteigen den IGW.

Es ist ferner der Fall nicht geregelt, wie zu verfahren ist, wenn die Verkehrswege gleiche Mittelungspegel aufweisen. Darüber hinaus ist fraglich, ob die nach Anlage 1 für Straße und Schiene berechneten Mittelungspegel hinsichtlich ihrer Lästigkeit vergleichbar sind, zumal noch strittig ist, wie der eventuelle Bonus für die Schienenwege bestimmt werden soll.

## 12. Nach § 3

Nach § 3 ist folgender § 3 a einzufügen:

### „§ 3 a Planung

Straßen und Schienenwege sind so zu planen, daß die Einwirkungen des von ihnen ausgehenden Verkehrslärms auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete und Flächen soweit wie möglich vermieden werden.“

#### B e g r ü n d u n g

In das Verkehrslärmschutzgesetz, das eine umfassende und in sich abgeschlossene Regelung für den Schutz gegen Verkehrslärm enthalten soll, ist eine dem § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz entsprechende Bestimmung aufzunehmen.

Die Vorschrift verdeutlicht, ebenso wie § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz, daß der Schutz von Wohngebieten und anderen schutzbedürftigen Gebieten und Flächen, wie Klinik-, Kur- oder Schulgebieten, schon bei der Planung von Verkehrswegen einen hohen Rang einnimmt. Die Vermeidung von Verkehrslärm ist bereits bei der Wahl der Linienführung des Verkehrsweges, beispielsweise nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes zu beachten. Alle Möglichkeiten, die Beeinträchtigung der genannten Ge-

biete und Flächen durch Lärmeinwirkungen zu vermeiden oder gering zu halten, sind auszuschöpfen, soweit nicht andere öffentliche oder private Belange überwiegen. Bei der Planung ist anzustreben, die Immissionsgrenzwerte zu unterschreiten, soweit dies möglich ist. Erst wenn durch die Zuordnung der Verkehrsflächen zu den anderen Flächen sich die Einwirkungen von Verkehrslärm nicht verhindern lassen, kommen bauliche Schutzmaßnahmen an dem Verkehrsweg oder an den betroffenen baulichen Anlagen in Betracht. Durch die Einfügung der Vorschrift wird sichergestellt, daß die Baulastträger den Schutz vor Verkehrslärm in umfassender Weise zu beachten haben. Durch Aufnahme des Planungsgrundsatzes in das Verkehrslärmschutzgesetz wird ferner die Verpflichtung der Verkehrsplanungsträger zu einem bestmöglichen Lärmschutz auch über die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte hinaus, besonders herausgestellt.

Eine lärmschutzgerechte Planung bewirkt im Ergebnis häufig die Einsparung finanzieller Mittel für den Verkehrswegebau, weil aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Straße oder passive an der baulichen Anlage in geringerem Umfang als sonst notwendig werden oder eventuell ganz entfallen können.

## 13. § 4

a) Absatz 1 Satz 1 ist wie folgt zu fassen:

„Wird für ein Vorhaben ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, so ist über Lärmschutzmaßnahmen nach diesem Gesetz im Planfeststellungsbeschluß zu entscheiden.“

#### B e g r ü n d u n g

Die Umformulierung ist aus redaktionellen Gründen erforderlich. Nur wenn ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird, können im Planfeststellungsbeschluß Regelungen zum Komplex Lärmschutz getroffen werden.

b) In Absatz 1 ist folgender Satz anzufügen:

„Die Festlegung niedrigerer Planungsrichtpegel für Zwecke der Bauleit- und Straßenplanung durch die zuständigen Behörden der Länder bleibt unbenommen.“

#### B e g r ü n d u n g

Eine Differenzierung zwischen Richtpegeln für die Verwaltung, die keine Entschädigungspflicht auslösen, und Immissionsgrenzwerten ist erforderlich, um zu verhindern, daß noch niedrigere Immissionsgrenzwerte gefordert werden mit der Begründung, es

würden auch künftig Straßen mit hoher Lärmbelastung gebaut. In der Tat besteht die Gefahr, daß im Straßenneubau die Immissionsgrenzwerte „ausgeschöpft“ werden. Die Differenzierung entspricht dem Vorschlag der Finanzministerkonferenz vom 29. April 1977.

- c) Absatz 2 ist zu streichen.

#### B e g r ü n d u n g

§ 4 Abs. 2 Satz 1 enthält eine Übergangsregelung, die in § 10 Abs. 2 des Entwurfs aufzunehmen ist. Ziel der in § 10 Abs. 2 zu treffenden Regelung ist es, alle Straßen, die nach dem 1. April 1974 dem Verkehr übergeben wurden, den Vorschriften über den Lärmschutz zu unterwerfen.

Dabei werden § 4 Abs. 2 Satz 2 und Satz 3 in den neu zu fassenden § 10 Abs. 3 des Entwurfs zu übernehmen sein.

#### 14. § 5

- a) In Absatz 1 ist folgende Nummer 01 einzufügen:

„01. das Verfahren zur Prognostizierung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (Anlage 1) und der Anzahl der Züge je Stunde (Anlage 2) zu regeln, insbesondere den maßgebenden Prognosezeitraum festzulegen,“.

#### B e g r ü n d u n g

In den Anlagen zum Gesetzentwurf wird die Ermittlung des Mittelungspegels festgelegt. Wichtige Größen für die Berechnung sind die „durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)“ und bei Schienenwegen die „der Planung zugrunde liegende prognostizierte Anzahl der Züge je Stunde“. Diese Daten werden für einen bestimmten Prognosezeitraum nach bestimmten Richtlinien beim Straßenverkehr für einen Prognosezeitraum bis zu 20 Jahren ermittelt. Mit Änderung der Berechnungsrichtlinien könnten die Berechnungsgrundlagen für das Gesetz wesentlich geändert werden. Der für die Prognose anzusetzende Zeitraum sollte daher durch Verordnung festgelegt werden.

- b) Absatz 1 Nr. 1

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die nach § 5 Abs. 1 Nr. 1 durch Rechtsverordnung festzusetzenden Immissionsgrenzwerte für Schienenwege nicht im Gesetz selbst festgesetzt werden können. Dabei ist den Besonderheiten des Schienen-

verkehrs, soweit dies gerechtfertigt ist, Rechnung zu tragen.

Es sind unter Berücksichtigung der höchst-richterlichen Rechtsprechung zum Ermächtigungsrahmen für Rechtsverordnungen letzte Zweifel nicht auszuschließen, ob eine derartige Rechtsverordnung einer verfassungsrechtlichen Überprüfung standhält.

- c) Absatz 1 Nr. 2

Die Bundesregierung wird ferner gebeten, dafür Sorge zu tragen, daß die Rechtsverordnung über Vorschriften nach § 5 Abs. 1 Nr. 2 gleichzeitig mit dem Inkrafttreten des Verkehrslärmschutzgesetzes erlassen wird. Durch die zu erlassenden Vorschriften wird erst der Umfang der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage im Sinne eines passiven Lärmschutzes festgelegt. Für die erbrachten Aufwendungen entsprechend dem bestimmten Umfang entsteht erst der Ausgleichsanspruch des Eigentümers nach § 2 Abs. 1 Satz 1.

- d) aa) In Absatz 1 sind die Worte „nach Anhörung der beteiligten Kreise“ zu streichen;

- bb) Absatz 2 ist wie folgt zu fassen:

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

#### B e g r ü n d u n g zu aa) und bb)

Der in Absatz 2 angeführte auszuwählende Kreis für die Beteiligung bei Erlaß von Rechtsverordnungen entspricht zwar einer gleichlautenden Vorschrift in § 51 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Die Vorschrift ist aber ebenso wie die Vorschrift des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu eng gezogen. So ist vorgesehen, von den obersten Landesbehörden nur die für den Immissionsschutz zuständigen Behörden zu hören. Die für das Verkehrswesen und den Städtebau zuständigen obersten Landesbehörden sind nicht genannt. Das ist jedoch erforderlich. Die Vorschrift ist — ebenso wie es auf § 51 BImSchG zutrifft — entweder entsprechend zu erweitern oder es sollten nur diejenigen Sachbereiche, deren Vertreter beteiligt werden, genannt werden, wie Wirtschaft, Verkehrswesen, Immissionsschutz, Städtebau sowie Betroffene.

#### 15. § 6

- a) In § 6 sind die Sätze 1 und 2 wie folgt zu fassen:

„An bestehenden Straßen, bei denen der Mittelungspegel 75 Dezibel (A) am Tage oder 65 Dezibel (A) in der Nacht übersteigt, soll, soweit nicht § 4 Abs. 2 anzuwenden ist, der Schutz vor Verkehrslärm nach Dringlichkeit und nach Maßgabe der dem jeweiligen Straßenbaulastträger zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel unter Berücksichtigung einer angemessenen Eigenbeteiligung der Eigentümer innerhalb der nächsten 20 Jahre vorgenommen werden. § 1 Abs. 4 und § 2 Abs. 3 sind sinngemäß anzuwenden.“

#### Begründung

Im Interesse einer „gerichtsfesten“ Lösung des Schallschutzes an bestehenden Straßen ist es notwendig, alle Straßenbaulastträger einzubeziehen.

Eine angemessene Eigenbeteiligung der Anlieger entspricht der bisherigen Förderpraxis und ist auch unter dem Gesichtspunkt „aus alt mach neu“ sachlich gerechtfertigt. Ohne eine angemessene Eigenbeteiligung (ca. 50 %) sind die erheblichen finanziellen Lasten insbesondere für die Gemeinden (3,3 Mrd. DM) nicht tragbar.

Eine Verlängerung des Zeitraumes von 15 auf 20 Jahre wird vorgeschlagen, um insbesondere die Gemeinden zu entlasten; die jährlichen Gesamtkosten der Gemeinden mindern sich dadurch von 220 Millionen DM auf 165 Millionen DM.

Die Einfügung des Wortes „sinngemäß“ in Satz 2 soll klarstellen, daß § 6 keine Rechtsansprüche für die Betroffenen gewährt.

- b) Um den Finanzbedarf in Grenzen zu halten, bittet der Bundesrat die Bundesregierung ferner zu prüfen, ob Lärmschutzmaßnahmen auf Wohngebäude und in gleicher Weise schutzbedürftige bauliche Anlagen beschränkt werden sollten. Bei Ausdehnung der Lärmschutzmaßnahmen auf alle bestehenden öffentlichen Straßen wird es nicht Zielsetzung sein können, beispielsweise die zentralen Einrichtungen des Wirtschaftslebens und Gewerbebetriebe zu schützen.

Alternativ wäre zu prüfen, ob die baulichen Veränderungen in Wohngebäuden in die Bestimmungen des Einkommensteuergesetzes einbezogen oder ob die in den Modernisierungsprogrammen vorgesehenen Zinszuschüsse gewährt werden können.

#### 16. § 8

- a) Nummer 2 ist wie folgt zu fassen:

„2. In § 2 Abs. 2 Satz 1 werden nach dem Wort „Flugplätze“ der Strichpunkt durch

ein Komma ersetzt und folgende Worte eingefügt:

„Straßen und Schienenwege im Sinne des Gesetzes zum Schutz gegen Verkehrslärm von Straßen und Schienenwegen vom ... (BGBl. I S. ...);“

#### Begründung

Die Änderung ergibt sich aus der Einfügung eines § 3 a — Planung —.

- b) Es ist folgende Nummer 4 anzufügen:

„4. In § 62 Abs. 1 Nr. 7 werden nach den Worten „38 Satz“ die Worte „3 und“ eingefügt.“

#### Begründung

Nach § 62 Abs. 1 Nr. 7 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721) ist der Verstoß gegen eine nach § 38 Satz 4 BImSchG erlassene Rechtsverordnung eine Ordnungswidrigkeit. Rechtsverordnungen nach § 38 Satz 3 BImSchG erfaßt § 62 Abs. 1 Nr. 7 BImSchG nicht. Grund für die Beschränkung der Bußgeldbewehrung des § 62 Abs. 1 Nr. 7 BImSchG auf Rechtsverordnungen nach § 38 Satz 4 BImSchG ist, daß der Gesetzgeber eine Bußgeldbewehrung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz nur insofern für erforderlich hielt, als die Anforderungen an Beschaffenheit oder Betrieb der Fahrzeuge ausschließlich durch Rechtsverordnungen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz festgelegt werden, nicht aber auch in den Fällen, in denen die speziellen verkehrsrechtlichen Vorschriften des Bundes Platz greifen. Hier wurde die Möglichkeit der Bußgeldbewehrung nach den Ordnungswidrigkeitenvorschriften der verkehrsrechtlichen Vorschriften des Bundes als ausreichend angesehen.

Dies trifft aber nicht auf das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 29. März 1951 (AEG) zu, da die Ordnungswidrigkeitenvorschrift des § 8 a AEG keine dem § 24 Abs. 1 StVG oder § 61 Abs. 1 Ziffer 4 i. V. m. § 57 Abs. 1 Satz 2 PBefG vergleichbare Regelung enthält.

Daher ist es im Interesse einer einheitlichen Regelung für Schienenfahrzeuge — unabhängig davon, ob sie den verkehrsrechtlichen Vorschriften des Bundes unterliegen oder nicht — notwendig, diese Lücke durch Ergänzung des § 62 Abs. 1 Nr. 7 BImSchG zu schließen. Dadurch ist gewährleistet, daß alle Schienenfahrzeuge, soweit es ihre Beschaffenheit und ihren Betrieb im Sinne von § 38 Satz 3 und 4 BImSchG betrifft, hinsichtlich der Ordnungswidrigkeiten gleichbehandelt werden.

## 17. Nach § 8

Nach § 8 ist folgender § 8 a einzufügen:

## „§ 8 a

Änderung des Haushaltsstrukturgesetzes

Artikel 35 § 1 des Gesetzes zur Verbesserung der Haushaltsstruktur (Haushaltsstrukturgesetz) vom 18. Dezember 1975 (BGBl. I S. 3091) wird aufgehoben.“

## Begründung

Es muß sichergestellt werden, daß Lärmschutzmaßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz förderungsfähig sind. Dadurch, daß die 10prozentige Kürzung aufgrund des Haushaltsstrukturgesetzes rückgängig gemacht wird (rd. 200 Millionen DM), können die Mehraufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen (teilweise) finanziert werden.

## 18. Nach § 8 a — neu —

Nach § 8 a — neu — ist folgender § 8 b einzufügen:

## „§ 8 b

Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

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

1. In § 2 Abs. 1 Nr. 1 wird folgender Satz 2 angefügt:  
„Die Maßnahmen nach den §§ 1 und 2 des Verkehrslärmschutzgesetzes sind Teil dieser Vorhaben; § 14 bleibt unberührt.“
2. In § 2 Abs. 1 wird nach Nummer 1 folgende neue Nummer 1 a eingefügt:  
„1 a. Maßnahmen nach § 6 des Verkehrslärmschutzgesetzes in der Baulast von Gemeinden, Landkreisen oder kommunalen Zusammenschlüssen, die anstelle von Gemeinden oder Landkreisen Träger der Baulast sind.“
3. In § 6 Abs. 2 Satz 1 werden hinter den Worten „für Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 1“ ein Komma sowie die Worte „1 a“ eingefügt.
4. § 10 Abs. 1 erhält folgende Fassung:  
„(1) Für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach Maßgabe dieses Gesetzes sind zu verwenden:

1. Das Mehraufkommen an Mineralölsteuer, das sich auf Grund von Artikel 8 § 1 des Steueränderungsgesetzes 1966 vom 23. Dezember 1966 (BGBl. I S. 702) ergibt,
2. das Mehraufkommen an Mineralölsteuer, das sich auf Grund von Artikel 1 § 1 des Verkehrsfinanzgesetzes 1971 vom 28. Februar 1972 (BGBl. I S. 201) ergibt, soweit es nach Artikel 3 des Verkehrsfinanzgesetzes 1971 für Zwecke dieses Gesetzes zur Verfügung steht.“

5. In § 10 Abs. 2 erhält Satz 2 folgende Fassung:

„Im übrigen entfallen 45 v. H. auf Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 und 1 a und Nr. 5 Satz 1 und 55 v. H. auf die sonstigen Vorhaben nach § 2 Abs. 1 und § 11.“

## Begründung

Die Änderungen zu § 2 stellen sicher, daß alle Aufwendungen nach dem Verkehrslärmschutzgesetz zu den förderungswürdigen Vorhaben gehören.

Die übrigen Bestimmungen dienen der Anpassung des Wortlauts.

## 19. § 10

§ 10 ist wie folgt zu fassen:

## „§ 10

Inkrafttreten und Übergangsregelung

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

(2) Auf Verkehrswege, für die eine Planfeststellung nicht durchgeführt worden ist, sind die Vorschriften dieses Gesetzes anzuwenden, wenn die Verkehrswege nach dem 1. April 1974 dem Verkehr übergeben worden sind.

(3) Für Verkehrswege, für die eine Planfeststellung durchgeführt worden ist, die keine oder keine ausreichende Regelung zum Schutz vor Verkehrslärm vorsieht, kann der betroffene Eigentümer eine ergänzende Planfeststellung verlangen, in der über Lärmschutz nach Maßgabe dieses Gesetzes entschieden wird, wenn der Verkehrsweg nach dem 1. April 1974 dem Verkehr übergeben worden ist oder nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes dem Verkehr übergeben 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.

(4) Die Vorschriften dieses Gesetzes gelten auch für Bebauungspläne, für die die Rechts-

verbindlichkeit nach § 12 des Bundesbaugesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. August 1976 (BGBl. I S. 221) vor Inkrafttreten dieses Gesetzes noch nicht eingetreten ist."

**Begründung**

Der Vorschlag enthält eine materielle Regelung für alle in Betracht kommenden Übergangsfälle.

**20. Anlage 1 und 2**

a) In der Definition der Mittelungspegel  $L_{m,T}^{(25)}$  und  $L_{m,N}^{(25)}$  (Seite 7) sind die Sätze 2 und 3 durch folgenden Satz zu ersetzen:

„Die maßgebende stündliche Verkehrsstärke M und der maßgebende Lkw-Anteil p werden nach Tabelle A berechnet, sofern keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen.“

**Begründung**

Grundsätzlich wird die Berechnung der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke M und des maßgebenden Lkw-Anteils p nach Tabelle A erfolgen müssen. Es gibt jedoch auch projektbezogene Untersuchungen mit genaueren Werten. Deshalb sollte die Einbringung solcher Ergebnisse nicht ausgeschlossen sein.

b) In der Definition des Korrekturfaktors  $\Delta L_{S1}$  (Seite 7) sowie bei Diagramm II (Seite 10) und Diagramm II (Seite 15) sind jeweils nach dem Wort „schützenden“ die Worte „vorhandenen oder zulässigen“ einzufügen; die Worte „oder dem zulässigen Bauraum“ sind jeweils zu streichen.

**Begründung**

Einfügung und Streichung dienen der Klarstellung.

c) In der Definition des Korrekturfaktors  $\Delta L_v$  (Seite 7) sind nach den Worten „unterschiedliche Geschwindigkeiten,“ die Worte „Störeinflüsse an höhengleichen“ einzufügen.

**Begründung**

Der Vorschlag dient der Klarstellung. Aus Tabelle C der Anlage 1 geht nicht hervor, daß die Korrekturwerte die Störeinflüsse an höhengleichen Kreuzungen und Einmündungen erfassen.

d) Tabelle B (Seite 11) ist wie folgt zu fassen:

„Tabelle B

Korrektur  $\Delta L_{Str0}$  in dB (A) für unterschiedliche Straßenoberflächen

Straßenoberfläche	$\Delta L_{Str0}$
1	2
1 nicht geriffelte Gußasphalt-Fahrbahndecke .....	0 dB (A)
2 Asphaltbeton-Fahrbahn-decke .....	- 0,5 dB (A)
3 Beton- oder geriffelte/ge-walzte Gußasphalt-Fahr-bahndecke .....	+ 1,0 dB (A)
4 Pflaster-Fahrbahndecke ..	+ 4,0 dA (A)

**Begründung**

Die Vereinfachung dient der zweifelsfreien Anwendung in der Praxis.

e) Tabelle C (Seite 11) ist wie folgt zu fassen:

„Tabelle C

Korrektur  $\Delta L_v$  in dB (A) für besondere verkehrliche Bedingungen (unterschiedliche Geschwindigkeiten, Kreuzungen und Einmündungen)

Verkehrliche Bedingungen	$\Delta L_v$
1	2
1 zulässige Geschwindigkeit $\geq 115$ Km/h .....	+ 0,5 dB (A)
2 zulässige Geschwindigkeit $\geq 100$ Km/h .....	0 dB (A)
3 zulässige Geschwindigkeit $\geq 80$ Km/h .....	- 1,0 dB (A)
4 zulässige Geschwindigkeit $\geq 70$ Km/h .....	- 2,0 dB (A)
5 zulässige Geschwindigkeit $\geq 60$ Km/h .....	- 3,0 dB (A)
6 zulässige Geschwindigkeit $\geq 50$ Km/h .....	- 4,0 dB (A)
7 höhengleiche Kreuzungen und Einmündungen .....	+ 2,0 dB (A)

**Begründung**

Der Vorschlag dient der Klarstellung und der zweifelsfreien Anwendung des Berechnungsverfahrens.

- f) In der Definition des Korrekturfaktors  $\Delta L_{s1}$  sind nach dem Wort „schützenden“ die Worte „vorhandenen oder zulässigen“ einzufügen.

**Begründung**

Folge der Änderungen der Definition des obengenannten Korrekturfaktors.

**21. Anlage 2**

Die Bundesregierung wird gebeten, den in engen Gleisbögen zusätzlich entstehenden Lärm sowie Körperschall in geeigneter Weise zu berücksichtigen. Soweit keine Berechnung möglich ist, könnte dies in Einzelgutachten geschehen.

**Begründung**

Der in den genannten Fällen regelmäßig zu erwartende zusätzliche Lärm sollte zugunsten der Betroffenen Berücksichtigung finden.

**22. Zum Gesetzentwurf insgesamt**

- a) Die Bundesregierung wird aufgefordert, noch im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens ge-

eignete Regelungen zur Deckung des notwendigen finanziellen Mehrbedarfs bei Ländern und Gemeinden einzubringen.

- b) Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, baldmöglichst ein Gesamtkonzept zur Verringerung des Straßenlärms vorzulegen. In dieses Gesamtkonzept sollen insbesondere auch Maßnahmen zur Herabsetzung der Lärmerzeugung einbezogen werden.

Der Bundesrat ist der Auffassung, daß die im Gesetzentwurf vorgesehenen, auf den Bereich des Verkehrswegebau beschränkten Maßnahmen nicht ausreichen, zumal sie allein zu Lasten der öffentlichen Hand gehen. Vielmehr ist es notwendig, daß die Bundesregierung im Rahmen eines Gesamtkonzeptes alle Möglichkeiten der Lärmbekämpfung ausschöpft.

Die Bemühungen um die Schaffung weiterer normativer Grundlagen zur Verminderung des Verkehrslärms durch verkehrslenkende und verkehrsordnende Maßnahmen sowie durch Herabsetzung der vom Fahrzeug ausgehenden Lärmemissionen sind daher zu beschleunigen.

## Gegenäußerung der Bundesregierung

### I.

Die Bundesregierung stimmt folgenden Beschlüssen zu:

1., 2. a), 3. a), 8. a), 8. b), 9. b), 13. a), 13. c), 14. d), 20. b), 20. c), 20. d), 20. f).

### II.

Die Bundesregierung stimmt weiterhin folgenden Beschlüssen mit lediglich redaktionellen Änderungen zu:

2. c), 3. c), 4. b), 5., 6., 14. a), 16. b), 20. a)

Im einzelnen:

#### 1. zu 2. c)

In Anpassung an die Formulierungen des Gesetzentwurfs muß es heißen:

„Die Ausführung der Lärmschutzmaßnahmen kann aufgeschoben werden, solange die zulässige bauliche Nutzung nicht verwirklicht wird.“

#### 2. zu 3. c)

Da an dieser Stelle das Bundesbaugesetz zum erstenmal genannt wird, ist folgende Zitierung erforderlich:

„aufgrund des Bundesbaugesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. August 1976 (BGBl. I S. 2256), geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 3. Dezember 1976 (BGBl. I S. 3281)“.

#### 3. zu 4. b)

Richtig muß es heißen:

„nach Anlage 1 oder 2 zu diesem Gesetz“.

#### 4. zu 5.

Die Bundesregierung stimmt mit dem Beschluß des Bundesrates inhaltlich überein. Der Rechtsklarheit hält sie jedoch — wie auch in § 2 Abs. 1 Satz 1 — die klare Formulierung eines Ausnahmetatbestandes wie im Regierungsentwurf vorgesehen, für erforderlich. Im übrigen ist bereits durch § 1 Abs. 1 letzter Satz — vgl. Beschluß 2 c zu § 1 Abs. 1 — sichergestellt, daß Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich erst nach Verwirklichung der zulässigen baulichen Nutzung erforderlich werden.

In Anpassung an die vom Bundesrat beschlossene Änderung unter 2 a zu § 1 Abs. 1 muß der letzte Halbsatz lauten:

„soweit nicht ... eine andere schutzwürdige bauliche Nutzung zulässig ist.“

#### 5. zu 6.

Nach Auffassung der Bundesregierung muß Absatz 5 folgende Fassung erhalten:

„(5) Der Immissionsgrenzwert ist nicht einzuhalten gegenüber

1. zulässigen baulichen Nutzungen aufgrund eines Bebauungsplanes, der bei Beendigung der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren noch nicht rechtsverbindlich war,
2. baulichen Anlagen im Außenbereich, die bei Beendigung der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren noch nicht genehmigt waren.

Sofern ein Bebauungsplan die Planfeststellung ersetzt, ist der maßgebende Zeitpunkt nach Satz 1 die Beendigung der Auslegung des Bebauungsplanes.“

#### 6. zu 14. a)

In den Klammern muß es wieder jeweils heißen: „(Anlage 1 zu diesem Gesetz)“ „(Anlage 2 zu diesem Gesetz)“.

#### 7. zu 16. b)

Statt „und“ muß es richtig „oder“ heißen.

#### 8. zu 20. a)

Die vom Bundesrat beschlossene Änderung in der Definition der Mittelungspegel  $L_{m,T}^{(25)}$  und  $L_{m,N}^{(25)}$  muß wie folgt ergänzt werden:

$L_{m,T}^{(25)}$ :

„... vorliegen, die unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung im Prognosezeitraum 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 als Mittelwert über alle Tage des Jahres herangezogen werden können.“

L<sub>m,N</sub><sup>(25)</sup>:

im gleichen Text sind die Worte „zwischen 6 und 22 Uhr“ zu ersetzen durch die Worte „zwischen 22 und 6 Uhr“.

### III.

Zu den übrigen Änderungsbeschlüssen und Prüfungsersuchen nimmt die Bundesregierung wie folgt Stellung:

#### 9. zu 2. b)

Nach Ansicht der Bundesregierung müssen auch die Industriegebiete in die Regelung einbezogen werden. Sie werden bisher auch nach der TA-Lärm geschützt. Ein Ausschluß dieser Gebiete aus der Schutzregelung könnte sich im übrigen präjudizierend für eine Regelung hinsichtlich des von den Industrieanlagen ausgehenden Lärms auswirken. § 1 Abs. 4 stellt ohnehin sicher, daß nicht schutzwürdige bauliche Anlagen in Industriegebieten auch nicht zu schützen sind.

#### 10. zu 3. b)

Ablehnung als Folge der Ablehnung zu 2 b.

#### 11. zu 3. d)

Die Bundesregierung ist der Ansicht, daß der Beschluß des Bundesrates nicht mit dem Schutzzweck des Gesetzes vereinbar ist. In Außenbereichen können z. B. Kliniken und Sanatorien zulässig sein. Die Schutzbedürftigkeit dieser Anlagen ist keinesfalls geringer als die der Anlagen in den in Satz 1 Nr. 1 genannten Gebiete.

#### 12. zu 4. a)

Die Bundesregierung sieht keine Gefahr, daß § 1 Abs. 3 unterlaufen wird. Schon aus Kostengründen wäre die stückweise bauliche Änderung eines Verkehrsweges unzweckmäßig. Im übrigen fehlt eine zeitliche Begrenzung im Vorschlag, um eine solche Vorschrift anwendbar zu machen.

#### 13. zu 4. c)

Die Bundesregierung hält das in dem Änderungsvorschlag zum Ausdruck kommende Anliegen, Lärmschutz bei geringfügigen baulichen Eingriffen nicht nach den §§ 1 und 2, sondern nach § 6 vorzunehmen, für berechtigt. Sie ist aber der Ansicht, daß aus Gleichheitsgründen Fälle, in denen durch den baulichen Eingriff tatsächlich die Immissionsgrenzwerte 75/65 Dezibel (A) — Tag/Nacht — überschritten werden, als wesentliche Änderung anzusehen sind.

Die Bundesregierung meint, mit folgender Neuformulierung des Absatzes 3 der Sachlage zu entsprechen:

„(3) Eine wesentliche Änderung von Straßen und Schienenwegen nach Absatz 1 liegt vor, wenn durch baulichen Eingriff ein vorhandener Mittelungspegel nach Anlage 1 oder 2 zu diesem Gesetz um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mehr als 75 Dezibel (A) am Tage oder 65 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.“

#### 14. zu 4. d)

Die Bundesregierung hält eine derartige Ergänzung für überflüssig. Die Feststellung des vor dem baulichen Eingriff vorhandenen Mittelungspegels ist in jedem Fall in den Planfeststellungsbeschlüssen aufzunehmen, da andernfalls die erforderliche Entscheidung darüber, ob eine wesentliche Änderung vorliegt, nicht möglich ist.

#### 15. zu 7.

Die Bundesregierung stimmt dem Beschluß des Bundesrates nur teilweise zu. Sie hält zur Klarstellung die Aussage in Satz 1 für erforderlich, daß unter bestimmten Voraussetzungen Schutzmaßnahmen nach § 1 unterbleiben können. Im übrigen hält sie es mit dem Grundgedanken des Umweltschutzes nicht für vereinbar, daß die Entscheidung darüber, ob passive Lärmschutzmaßnahmen anstelle von aktiven Maßnahmen treten können, allein aus finanziellen Gründen getroffen werden kann. Das Verkehrslärmgesetz muß daher grundsätzlich davon ausgehen, daß aktiver Lärmschutz wegen seiner weitergehenden Schutzwirkungen Vorrang haben soll. Maßgebend für die Entscheidung über aktiven oder passiven Lärmschutz kann daher nur der allgemeine Schutzzweck des Gesetzes sein.

Nach Ansicht der Bundesregierung muß daher § 2 Abs. 1 wie folgt lauten:

„(1) Sind Schutzmaßnahmen nach § 1 technisch nicht durchführbar, aus anderen Gründen unzulässig, mit anderen öffentlichen Belangen unvereinbar oder stehen ihre Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck, so können sie unterbleiben. In diesem Fall hat der Eigentümer der betroffenen Anlage gegen den Träger der Baulast einen Anspruch auf Ausgleich in Geld für erbrachte notwendige Aufwendungen nach Absatz 2.“

Zu Absatz 3 sind wegen der von der Bundesregierung für notwendig befundenen Formulierung die Worte „Satz 2“ zu belassen.

#### 16. zu 9. a)

Die Bundesregierung kann dem Beschluß des Bundesrates nicht folgen. Das in 9. a) zitierte

Siebente Bundesmietengesetz ist nicht mehr in Kraft; ein Hinweis auf dieses Gesetz sollte daher besser vermieden werden. Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß die in § 3 des Siebenten Bundesmietengesetzes erfaßten Wohnungen grundsätzlich unter die Nummern 1 oder 2 fallen. Ein ausdrücklicher Ausschluß entsprechend dem Bundesratsvorschlag könnte im übrigen zu Unbilligkeiten führen, nämlich dann, wenn nicht der Eigentümer selbst, sondern Mieter den Wohnraum bewohnen.

17. zu 10.

Nach Auffassung der Bundesregierung ist bereits durch das geltende Recht sichergestellt, daß Aufwendungen des Eigentümers, für die nach § 2 Abs. 1 Satz 2 ein Ausgleich gewährt wird, bei Mieterhöhungen nicht berücksichtigt werden dürfen.

In § 3 Abs. 1 Satz 6 des Gesetzes zur Regelung der Miethöhe (MHG) vom 18. Dezember 1974 (BGBl. I S. 3604) wird dies durch die Formulierung „Kosten, die . . . mit Zuschüssen aus öffentlichen Haushalten gedeckt werden, gehören nicht zu den aufgewendeten Kosten im Sinne des Satzes 1“ deutlich zum Ausdruck gebracht. Diese Formulierung wurde durch das Gesetz zur Änderung des Bundesbaugesetzes vom 18. August 1976 (BGBl. I S. 2221) in der Absicht eingefügt, eine allgemeine Regelung für die immer wiederkehrende Frage der Auswirkung von Zuschüssen aus öffentlichen Haushalten auf die Mieten zu treffen (vgl. Drucksache 7/4793, S. 24, 138).

Im Rahmen der Altbaumietenverordnung Berlin vom 21. März 1961 (BGBl. I S. 230) wird das gleiche Ergebnis durch § 11 Abs. 3 Satz 1 erreicht („Kosten und Aufwendungen dürfen nur insoweit berücksichtigt werden, als sie vom Vermieter getragen werden . . .“).

18. zu 11.

Die Bundesregierung verschließt sich den im Prüfungsersuchen zu erkennenden Bedenken des Bundesrates nicht und wird im weiteren Verlaufe des Gesetzgebungsverfahrens Vorschläge unterbreiten.

19. zu 12.

Die Bundesregierung hält im Hinblick auf § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz dessen Fortgeltung § 8 Nr. 2 ausdrücklich bestimmt, eine solche Vorschrift im Verkehrslärmschutzgesetz nicht für erforderlich.

20. zu 13. b)

Die Bundesregierung hält eine derartige Vorschrift nicht für erforderlich. Dem in dem Vorschlag zum Ausdruck kommenden Anliegen

wird durch § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz Rechnung getragen.

21. zu 14. b)

Die Bundesregierung beabsichtigt, die Frage der Immissionsgrenzwerte für Schienenwege noch im Gesetzgebungsverfahren abschließend zu klären. Sie wird aufgrund wissenschaftlicher Untersuchungen Vorschläge unterbreiten.

22. zu 14. c)

Die Bundesregierung beabsichtigt, die Rechtsverordnung zugleich mit dem Gesetz in Kraft zu setzen. Entsprechende Vorarbeiten laufen. In § 10 Abs. 1 wird dem Anliegen durch Neuformulierung Rechnung getragen.

23. zu 15. a)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab. Es muß der Landesgesetzgebung überlassen werden, eine Regelung für bestehende Landes- und Kommunalstraßen zu treffen.

Eine Eigenbeteiligung der Anlieger hält die Bundesregierung für problematisch, da sie zu sozialen Ungerechtigkeiten führen kann. Es kann nicht davon ausgegangen werden, daß jeder Eigentümer in der Lage ist, einen Eigenanteil aufzubringen.

24. zu 15. b)

Die Bundesregierung wird die Frage einer Harmonisierung mit dem Wohnungsmodernisierungsgesetz prüfen.

25. zu 16. a)

Die Fassung der Regierungsvorlage muß erhalten bleiben, da der Beschluß zu Nummer 12 (§ 3 a) nicht übernommen wird.

26. zu 17.

Die Bundesregierung sieht keinen Anlaß, die zur Konsolidierung der Bundesfinanzen mit dem Haushaltsstrukturgesetz durchgeführte Kürzung der zweckgebundenen Mittel aus dem Mineralölsteueraufkommen rückgängig zu machen.

27. zu 18.

Die Bundesregierung hält die vorgeschlagene Änderung des GVFG nicht für erforderlich, da sie den Vorschlag zu 15 a ablehnt. Die Lärmschutzmaßnahmen nach §§ 1 und 2 sind schon nach geltendem Recht als Bestandteil der Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz förderungsfähig.

## 28. zu 19.

Die Bundesregierung ist mit dem Vorschlag grundsätzlich einverstanden, sie hält jedoch zwei ergänzende Formulierungen für erforderlich:

- 1) Um ein gleichzeitiges Inkrafttreten des Gesetzes und der Verordnung nach § 5 Abs. 1 Nr. 2 zu gewährleisten, muß Absatz 1 wie folgt lauten:

„(1) § 5 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.“

- 2) Absatz 4 ist um eine entsprechende Regelung für noch nicht unanfechtbare Planfeststellungsbeschlüsse zu ergänzen:

„(4) Die Vorschriften dieses Gesetzes gelten auch für Planfeststellungsbeschlüsse, die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes noch nicht unanfechtbar sind und für Bebauungspläne, ...“

## 29. zu 20. e)

Die Bundesregierung stimmt dem Beschluß grundsätzlich zu. Hinsichtlich der höhengleichen Kreuzungen und Einmündungen hält sie aber eine Differenzierung für sachgerecht, weil sich die von einer Kreuzung ausgehenden höheren Störgeräusche nur im engeren Kreuzungsbereich spürbar auswirken. In Tabelle C muß es zu 7 wie folgt lauten:

„7 höhengleiche Kreuzungen und Einmündungen	$\Delta L_v$
Abstand von Kreuzung oder Einmündung bis 50 m	+ 2 dB (A)
Abstand von Kreuzung oder Einmündung über 50—100 m	+ 1 dB (A)

## 30. zu 21.

Der in engen Gleisbögen zusätzlich entstehende Lärm und Körperschall kann nicht berücksichtigt werden, weil gesicherte wissenschaftliche Erkenntnisse hierzu nicht vorliegen. Bei Neubau und wesentlicher Änderung von Schienenwegen werden in der Regel ausreichend große Gleisbögen vorgesehen werden.

## 31. zu 22. a)

Die finanziellen Auswirkungen der im Gesetzentwurf vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen sind nach Artikel 104 a Abs. 1 und 2 Grundgesetz von den Gebietskörperschaften entsprechend der Zuständigkeit für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben zu tragen.

## 32. zu 22. b)

Die Bundesregierung ist ebenfalls der Meinung, daß ein Gesamtkonzept zur Verringerung des Straßenlärms erforderlich ist. Auch darüber hat sie am 21. Dezember 1977 beschlossen. Dem Beschluß lagen folgende Überlegungen des Bundesministers für Verkehr über ergänzende Vorschläge zum Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm zugrunde:

„Der Lärmschutz durch investive Maßnahmen an den Verkehrswegen oder an den zu schützenden baulichen Anlagen wird durch die Mittel für den Verkehrswegebau begrenzt. Daher müssen zukünftig noch verstärkt verkehrstechnische und ordnungspolitische Maßnahmen eingesetzt werden, um den Verkehrslärm wirksam zu bekämpfen.“

Die Bundesregierung bereitet die notwendigen Schritte vor.