

Sind die im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts BVerwG - Urteil - 4 C 9.95 - 21.03.96 aufgeführten Kriterien für eine Gesamtlärmbetrachtung bei der Planung des Ausbaus der A60 in Mainz-Marienborn erfüllt?

Dr. Burkhard Renk, 13.11.2013

1. Verwendete Quellen

- a. Urteil BVerwG - Urteil - 4 C 9.95 - 21.03.96
<http://web.archive.org/web/19991114174928/http://www.vrp.de/archiv/rupdig/dez96/aktuell/ar335.htm>
- b. Präsentation des LBM im Mainzer Rathaus am 25. Juni 2013
http://online.mainz.de/bi/to0040.php?_ksinr=1742

2. Das Urteil im Wortlaut und Aussage zur Gesamtlärmbelastung

»1. Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße besteht ein Anspruch auf Lärmschutz grundsätzlich nur, wenn der von der neuen oder geänderten Straße ausgehende Verkehrslärm den nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwert überschreitet. Der hierfür maßgebende Beurteilungspegel ist grundsätzlich nicht als "Summenpegel" unter Einbeziehung von Lärmvorbelastungen durch bereits vorhandene Verkehrswege zu ermitteln.

2. Ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder durch die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung dürfen zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt.«

In Absatz 1 stützt das Urteil das Grundprinzip der aktuellen Lärmschutzpolitik, dass nur Verkehrswege, die ausgebaut werden, zu berücksichtigen sind, in diesem Falle also die A60, und nicht bereits vorhandene Verkehrswege, also die A63 und die B40.

In Absatz 2 aber wird dieses Prinzip eingeschränkt, der Gesamtlärm muss berücksichtigt werden, wenn er eine Gesundheitsgefährdung darstellt, und wenn die Lärmquelle zusätzlichen Lärm produziert. Diese zweite Bedingung wird dadurch erfüllt, dass der Ausbau sowohl die Zahl der Fahrzeuge wie auch die Höchstgeschwindigkeit (zur Zeit 80-100km/h) anheben will.

Diese Gesundheitsgefährdung ist auch die Begründung für die Finanzierung der Lärmsanierung, im Folgenden wird von einem dringenden Verdacht auf Gesundheitsgefährdung ausgegangen, wenn die Grenzwerte für Lärmsanierung überschritten werden. Diese Werte sind 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts.

Andere Quellen zitieren niedrigere Werte, ab denen Gesundheitsgefährdung vorliegt, oberhalb von 60 dB(A) (tagsüber) führen nach Erkenntnissen unter anderem des Umweltbundesamtes in Berlin und der Weltgesundheitsorganisation zu einer merklichen, oberhalb von 65 dB(A) sogar zu einer erheblichen Erhöhung des

Herzinfarkt-Risikos, diese Werte sind jedoch umstritten, sodass hier nur die sehr hohen Grenzwerte für Lärmsanierung diskutiert werden.

3. Abschätzung des Lärmpegels Tag am Beispiel des Hochhauses Sonniger Hang 21

Das Hochhaus Sonniger Hang 21 ist nicht das den Autobahnen am nächsten gelegene Haus, ist von beiden Autobahnen etwa gleich weit entfernt (120m-130m) und zeichnet sich vor allem dadurch aus, das für dieses vom LBM Daten veröffentlicht wurden. Sowohl das Hochhaus Sonniger Hang 4, viel näher der A60 gelegen, wie auch die am Alten Weg, die nahe der A63 liegen, werden höheren Lärmbelastungen ausgesetzt. Sollte diese Untersuchung ergeben, dass der Verdacht auf Gesundheitsgefährdung für das Haus 21 gegeben ist, ist er auch für andere Häuser gegeben.

Seite 20 der Präsentation des LBM ist zu entnehmen, dass mit dem geplanten Lärmschutz für die oberen 8 Stockwerke die Grenzwerte tagsüber (59 dB(A)) überschritten werden, im obersten Stock um 4,4dB(A). Der Lärmeintrag auf dieses Stockwerk von der A60 aus beträgt also $59+4,4=63,4$ dB(A).

Der Lärmpegel der A63 lässt sich wie folgt abschätzen:

Der LBM gibt an, dass ohne Lärmschutz der Tageslärm der A60 an diesem Hochhaus 68,7 dB(A) betragen würde. Ausgehend von dieser Zahl, werden die folgenden Korrekturen des Lärms der A63 angewendet:

- Die unterschiedliche Zahl der Fahrzeuge auf der Hauptspur der A63:
Auf der A63 sind es 54939 durchfahrende Fahrzeuge, mit einem Mindestabstand zur Fahrbahnmitte 134 m. und 13288 Fahrzeuge mit einem Mindestabstand zur Fahrbahnmitte von 148m. Beide Fahrbahnen sind von Hochhaus aus zu sehen, also greift kein Lärmschutz.
Auf der A60 sind 76731 Fahrzeuge mit einem Mindestabstand zur Fahrbahnmitte von 144m. Daraus berechnet sich für die Amplitude ein Korrekturfaktor von 0,94.
- Die unterschiedliche Höchstgeschwindigkeit, auf der A60 geht der LBM von Tempo 130 aus, auf diesem Abschnitt der A60 gilt Tempo 100, das ergibt eine Korrektur von -2,1 dB(A).
- Die A63 steigt im betreffenden Bereich mit einer Steigung von etwa 3,2 Prozent an. Zusätzlich beschleunigen viele Fahrzeuge auf dieser Strecke, was das an zusätzlichem Lärm bedeutet geht aus der 16. BImSchV nicht hervor, als Korrektur werden deshalb nur $3,2 \times 0,6$ dB(A) angesetzt, also +1,9dB(A).

Fasst man die oben ermittelten Korrekturen zusammen, so bekommt man als Endergebnis einen Tageslärmpegel, der für das oberste Stockwerk des Hauses Sonniger Hang 21 von der A63 ausgeht, von 68,2 dB(A).

Addiert man den Lärm der A60 und der A63, erhält man einen Gesamtautobahnlärm von 69,6 dB(A).

Zum Gesamtstraßenlärm zählt ferner der lokale Verkehr der Anlieger und zu den Geschäften, dazu liegen mir keine Daten vor, eine Gesamtlärmbeurteilung muss auch diesen erfassen, sodass der Gesamtstraßenlärm etwas höher als der Gesamtautobahnlärm ist.

An Tagen, an denen Ostanflug ist, beträgt die gemittelte Belastung Marienborns nur durch den Fluglärm 60 dB(A), addiert man diese zum Autobahnlärm, erhält man an diesen Tagen einen Dauerlärmpegel von 70,1 dB(A), also wird am Tag der Wert für die Lärmvorsorge gerade erreicht. Da also sowohl dieser Dauerlärm krankmachend sein kann, und zusätzlich Einzellärmereignisse von 80 dB(A) und mehr auftreten, ist am Tage der Verdacht, dass der Gesamtlärm gesundheitsgefährdend ist, nicht von der Hand zu weisen. Berücksichtigt man dagegen, dass nur an 27% der Tagen Ostwind ist, ergibt sich ein Summenpegel von 69,6 dB(A).

Zusammenfassend ist zu sagen, dass der Verdacht besteht, dass bei dem geplanten Ausbau in den exponiertesten Lagen des Sonnigen Hanges tagsüber gesundheitsgefährdender Verkehrslärm auftreten wird.

4. Abschätzung des Lärmpegels Nacht am Beispiel des Hochhauses Sonniger Hang 21

Dem Vergleich der Lärmkarten, die der LBM auf Seite 16 und Seite 18 seiner Präsentation vorstellt, kann man entnehmen, dass im Planfall der Lärm nachts 5 dB(A) geringer ist als tagsüber. Dies stimmt auch mit meinen Messungen überein.

Der Gesamtautobahnlärm nachts beträgt also 64,6dB(A). Dieses ist 4,6 Dezibel höher als der Grenzwert der Lärmvorsorge. Für die gesamte obere Hälfte des Hauses Sonniger Hang 21 werden diese Grenzwerte überschritten, und damit, wie oben ausgeführt auch für viele Häuser in Marienborn. Dazu kommt noch der Lärm der lokalen Straßen.

An 2 von 8 Stunden der Nacht kommt dazu Fluglärm. Der durch Fluglärm erzeugte Dauerlärmpegel nachts beträgt an Flugtagen 54 dB(A), über das Jahr gemittelt 48,3 dB(A). Damit beträgt der nächtliche Gesamtverkehrslärm im obersten Stockwerk des Hochhauses Sonniger Hang 21 an Flugtagen 64,7dB(A), über das Jahr gemittelt 64,6dB(A). Während in der Summenbildung der Fluglärm nicht ins Gewicht fällt, ist die Gesundheitsgefährdung durch weit über den Grenzwerten liegenden Dauerstraßenlärm und den Einzellärmereignissen des Flugverkehrs unbestritten verschärft.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass der dringende Verdacht besteht, dass bei dem geplanten Ausbau für eine große Zahl von Wohnungen am Sonnigen Hang nachts erheblich gesundheitsgefährdender Verkehrslärm auftreten wird.

5. Fazit

Aufgrund der nun vorliegenden Daten besteht der dringende Verdacht, dass die vorliegende Planung des LBM zu einer Gesamtbelastung für viele Wohnungen führt, die erheblich gesundheitsgefährdend ist. Gemäß dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts BVerwG - Urteil - 4 C 9.95 - 21.03.96 **ist die vorliegende Planung somit rechtswidrig**. Hierzu im Detail:

AM TAG

Es besteht der Verdacht, dass bei dem geplanten Ausbau in den exponierten Lagen des Sonnigen Hanges tagsüber gesundheitsgefährdender Verkehrslärm auftreten wird.

IN DER NACHT

Es besteht der dringende Verdacht, dass bei dem geplanten Ausbau für eine große Zahl von Wohnungen am Sonnigen Hang und dem Alten Weg des Nachts erheblich gesundheitsgefährdender Verkehrslärm auftreten wird.

Hinzu kommt der Fluglärm.

Während bei der Summenbildung der Fluglärm nicht ins Gewicht fällt, ist die Gesundheitsgefährdung durch weit über den Grenzwerten liegenden Dauerstraßenlärm und den Einzellärmereignissen des Flugverkehrs unbestritten verschärft.

Durch Maßnahmen nur an der A60 sind die mindestens 4,6 dB(A) Reduzierungen des Gesamtautobahnlärms nicht zu erzielen. Die Einzelmaßnahme „Verbreiterung der A60“ ohne Berücksichtigung der A63 widerspricht deshalb von der Aufgabenstellung her dem obigen Urteil, dieses erzwingt eine gemeinsame Planung von A60, A63 und Autobahnkreuz.