

Editorial

Nachdem Sie im vergangenen Quartal erstmalig eine turnusmäßige Ausgabe von **isu** aktuell erhalten haben, übersenden wir Ihnen heute -entsprechend dem neuen Erscheinungsrhythmus- wieder die bekannten **isu**-Nachrichten, mit einem Schwerpunktthema aus dem Immissionsschutz.

Wir beschäftigen uns darin mit einer Fragestellung, die erneut im Überschneidungsbereich von Schallschutz und Städtebau angesiedelt ist, nämlich dem Lärm von Parkplätzen, seiner Erfassung und vor allen Dingen seiner Bewertung. Anders als in der Ausgabe 3/2001, die sich dem Thema schon einmal widmete, geht es dabei heute aber weniger um Details der Berechnung, als vielmehr um die Frage der Beurteilung entsprechender Lärmquellen. Wir konzentrieren uns in diesem Zusammenhang hier auf kleinere, also in der Regel private, Stellplätze. Hierauf bezieht sich auch unser heutiger Fall aus der Rechtsprechung.

Thema

Parkplatzlärm – aktuelle Maßstäbe für die Beurteilung

Häufig ist der Lärm von Parkplätzen – gleich ob öffentlich oder privat genutzt – Gegenstand von Rechtsstreitigkeiten. Besonders schwer nachzuvollziehen sind für den Laien dabei die verschiedenen Berechnungs- und Beurteilungsverfahren, die im Rahmen von Sachverständigengutachten zur Anwendung kommen. Zum Unterschied zwischen öffentlichen und privaten Stellplatzanlagen wurden in den **isu**-Nachrichten, Ausgabe 3/2001, bereits einige Ausführungen gemacht. Sie haben auch heute noch Gültigkeit (die entsprechende Ausgabe ist als PDF-Datei im Internet unter www.i-s-u.de im Bereich 'Immissionsschutz', Rubrik 'Nachrichten' abrufbar).

Bestätigt wird nach dem Ergebnis neuerer Rechtsprechung insbesondere die schon damals formulierte These, dass der Lärm von privaten Stellplätzen anhand der Immissionsrichtwerte der TA Lärm – und nicht, wie von vielen Sachverständigen fälschlicherweise angenommen, gemäß den weniger strengen schalltechnischen Orientierungswerten der DIN 18005 oder gar den Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung – zu beurteilen ist. Dies ist zwar hauptsächlich im Nachtzeitraum relevant, führt dann aber aufgrund der verschiedenen Bezugszeiträume (lauteste Nachtstunde nach TA Lärm) zu Beurteilungspegeln, die um bis zu 9 dB(A) höher liegen, als bei einer Bewertung gemäß DIN 18005 (Mittelung auf die achtstündige Nachtzeit von 22 bis 6 Uhr). Diese deutlich strengere Bewertung hat zur Folge, dass nicht nur der Lärm größerer Parkplatzanlagen, sondern auch die Geräusche kleiner Stellplätze, z.B. im Zusammenhang mit dem Bau von Mehrfamilienhäusern in Wohngebieten, zu erheblichen Problemen führen können.

Für die Berechnung der Schallimmissionen privater Parkplätze wird in Sachverständigengutachten zunehmend häufig die 'Parkplatzlärmstudie' des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz herangezogen. Sie wurde jüngst überarbeitet und liegt nunmehr in einer neuen 4. – vollständig überarbeiteten - Ausgabe vor.¹



¹ Bayerisches Landesamt für Umweltschutz (Hrsg.): Parkplatzlärmstudie, 4. Auflage, Augsburg 2003

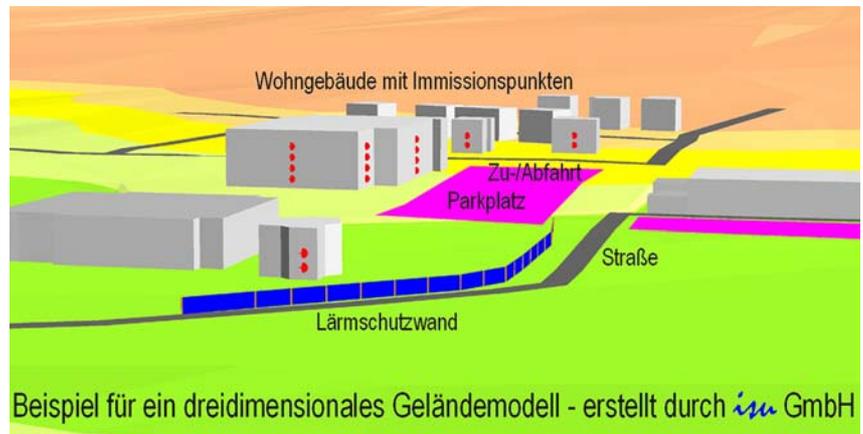
Gegenüber früheren Ausgaben wurden in der jetzt gültigen Parkplatzlärmstudie verschiedene Eingangsparameter überprüft und auch festgestellt, ob durch neue (in aller Regel leisere) Fahrzeugtypen Veränderungen bei den Berechnungsvorschriften erforderlich werden. Grundsätzliche Korrekturen mussten dabei jedoch nicht vorgenommen werden, wenngleich der sogenannte 'Ausgangsschalleistungspegel' (L_{wo}) von 65 auf nunmehr 63 dB(A) abgesenkt werden konnte. Im Schnitt ergibt sich heute gegenüber 1994 eine erfreuliche Verringerung der Lärmemissionen von 1 bis 3 dB(A). Ausdrücklich ausgenommen wurden hiervon allerdings Parkplätze an Einkaufsmärkten mit Verbundsteinpflasterbelag.

Aufgrund ihrer immer größeren Bedeutung in eng bebauten Ortslagen wurde Parkhäusern und Tiefgaragen an Wohnanlagen eine erhöhte Bedeutung beigemessen. Ihnen ist in der 4. Auflage ein eigenes Kapitel auf der Grundlage von Referenzmessungen an insgesamt neun verschiedenen Objekten gewidmet. Auch andere – früher nicht berücksichtigte oder inhaltlich nur grob angerissene – Parkplatzarten sind heute explizit genannt, so dass dem Gutachter für die Berechnung der Schallemissionen und –immissionen sehr differenzierteres Grundlagenmaterial zur Verfügung steht, das eine auf den Einzelfall bezogene Beurteilung auch im Rahmen von Prognosen zu Planungsvorhaben, bei denen Messungen ja naturgemäß nicht möglich sind, stark erleichtert.

Eine entsprechende einzelfallbezogene Beurteilung wird heute auch von den Gerichten immer wieder gefordert. So sind z.B. Kriterien wie

- Art und Maß der baulichen Nutzung des Baugrundstücks selbst sowie seiner Umgebung
- Standort, Anordnung und Zahl der geplanten Stellplätze (oder Garagen)
- Benutzung der Stellplatzanlage, insbesondere im Hinblick auf die zu berücksichtigenden An- und Abfahrzeiten
- Lage und Beschaffenheit der Zu- und Abfahrt(en) zur Anlage, Steigungen von Rampen usw.

bei der Berechnung unbedingt zu berücksichtigen. Nur auf diese Weise lässt sich ein realistisches Abbild der Situation erzeugen. In der Praxis bedeutet dies, dass in aller Regel zunächst eine recht komplexe Analyse der Parameter vor Ort vorgenommen werden muss, die dann in Form eines 'digitalen Geländemodells' am Computer umgesetzt wird. Mit modernen Simulationsprogrammen ist das zwar ohne Weiteres möglich (vgl. nebenstehenden Ausschnitt, erzeugt mit dem Programm 'Soundplan'),



es erhöht den Aufwand gegenüber früher gängigen, stark vereinfachten Berechnungsverfahren aber erheblich und treibt damit natürlich auch die Kosten für entsprechende Gutachten in die Höhe.

Ohne eine angemessene Berücksichtigung aller, den Lärm direkt oder indirekt beeinflussender Faktoren, kann aber heute keine dem Anspruch der Gerichte genügende Berechnung und Beurteilung des Lärms mehr erfolgen, so dass ein gewisser Grundaufwand auch bei kleineren Stellplatzanlagen zwangsläufig ist.

Die Berechnungsvorschriften der Parkplatzlärmstudie beruhen auf zahlreichen Referenzmessungen an unterschiedlichen Fahrzeugtypen (z.B. PKW, Motorräder, Lieferwagen, LKW) bei verschiedenen Betriebszuständen und ermöglichen die Berücksichtigung aller relevanten Parameter, wie z.B. eingehaute oder nicht eingehaute Rampen von Tiefgaragen oder Parkhäusern, Zuschläge für bestimmte Parkplatzarten mit besonderer Störwirkung (z.B. an Discotiken oder Gaststätten), Schallabstrahlung bei geöffneten Garagentoren u.Ä., bis hin zu besonders störenden Einzelschallimpulsen, wie sie etwa beim Überfahren von Regenrinnen, dem Öffnen und Schließen eines Garagentors oder dem Heck- bzw. Kofferraumklappenschließen bei einem PKW entstehen. Bei Parkplätzen, die auch von LKW

genutzt werden, ist zudem den Geräuschen von Druckluftbremsen besondere Beachtung zu schenken. Bei allen Parkplatzarten spielt daneben die Beschaffenheit der Fahrgassen (z.B. asphaltiert oder gepflastert) und die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit eine Rolle bei der Berechnung des Beurteilungspegels.

Bei der Beurteilung der Geräuschimmissionen am Einwirkungsort ist zu berücksichtigen, dass bei Parkplätzen - anders als etwa bei vielbefahrenen Straßen - kein relativ gleichmäßiges, durch den fließenden Verkehr erzeugtes Geräuschniveau herrscht, sondern ungleichmäßige und zum Teil informationshaltige Geräusche (Türenschlagen, Anlassen von Motoren, beschleunigte Abfahrt usw.) überwiegen. Die Geräuschcharakteristik gleicht damit eher der von 'Anlagen' im Sinne des § 3 Abs.5 BImSchG, als der von Straßen. Eine darauf abstellende Beurteilung ist in der Folge deutlich differenzierter und damit auch anspruchsvoller und aufwendiger als nach den Vorschriften der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) oder der DIN 18005.

Parkplätze sind - zumindest aus schalltechnischer Sicht - wie immissionsschutzrechtlich nicht genehmigungsbedürftige Anlagen zu bewerten. Daher ist eine Beurteilung nach den Vorschriften der TA Lärm bei straßenrechtlich nicht gewidmeten (d.h. nicht öffentlichen)² Parkplätzen zwingend. So sehen es mittlerweile auch die mit entsprechenden Fragestellungen beschäftigten Gerichte nahezu durchgängig. Die andere - nämlich weniger strenge - Beurteilung öffentlicher Parkplätze und Parkplätze an Sportanlagen mag zwar nach fachlichen Kriterien nicht schlüssig und für den Laien schon gar nicht nachvollziehbar sein, sie resultiert jedoch aus den diesbezüglichen Vorschriften der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) bzw. der Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV).

Bei Geräuschen von Fahrzeugen auf öffentlichen Parkplätzen ist aber dann eine Differenzierung hinsichtlich der Beurteilungsgrundlage erforderlich, wenn bestimmte An- und Abfahrten (z.B. von Kunden, Arbeitnehmern o.Ä.) eindeutig einer 'Anlage' zuzuordnen sind. Die entsprechenden Geräusche bzw. Geräuschanteile sind in diesem Fall wiederum wie 'Anlagengeräusche' zu behandeln und nach den Maßstäben der TA Lärm - also strenger als die Geräusche des übrigen An- und Abfahrtsverkehrs - zu beurteilen. In der Praxis führt dies oftmals zu sehr komplizierten Zuordnungen, die selten zur Übersichtlichkeit der entsprechenden Gutachten beitragen.

Immissionsschutzrechtlich sind nach den Bestimmungen des § 50 i.V.m. § 22 BImSchG auch die von Parkplätzen ausgehenden Emissionen soweit wie möglich zu minimieren. Dieser Grundsatz gilt nicht nur für private, sondern auch für öffentliche Stellplatzanlagen. Bauplanungsrechtlich beinhalten die §§ 12 und 15 der BauNVO dem Lärmschutz dienende Regelungen mit Blick auf Parkplatzgeräusche. Danach sind in Kleinsiedlungsgebieten, reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Sondergebieten, die der Erholung dienen, Stellplätze und Garagen nur für den durch die zugelassene Nutzung verursachten Bedarf zulässig. In Kleinsiedlungsgebieten und in allgemeinen Wohngebieten gilt darüber hinaus ein Verbot für Stellplätze und Garagen für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Eigengewicht sowie deren Anhänger und in reinen Wohngebieten sind Stellplätze und Garagen für LKW, Omnibusse und zugehörige Anhänger gänzlich unzulässig.

Im Einzelfall - und hierauf wird bei juristischen Überprüfungen immer wieder abgezielt - sind nach § 15 BauNVO Stellplätze und Garagen dann unzulässig, wenn sie nach Anzahl, Umfang oder Zweckbestimmung der Eigenart des Baugebiets widersprechen oder wenn von ihnen Belästigungen ausgehen können, die nach der Eigenart des Baugebiets im Gebiet selbst oder in seiner Umgebung unzumutbar sind. Im Hinblick auf die Beurteilung der Zumutbarkeitsgrenze wird - wie schon ausgeführt - seit einiger Zeit nach den Maßstäben der TA Lärm (insbesondere in der Nacht) eine sehr strenge Richtschnur angelegt. Dies sollte bei der Planung entsprechender Anlagen unbedingt berücksichtigt werden (vgl. hierzu auch das Urteil des OVG Koblenz auf der folgenden Seite).

Bei größeren Stellplatzanlagen oder in besonders empfindlicher Lage ist deshalb schon im Zuge der Bauleitplanung eine diesbezügliche schalltechnische Beurteilung und Optimierung der Anlage dringend zu empfehlen.

² Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts Parkplätze nicht schon dann als 'öffentlich' einzustufen sind, wenn sie der Öffentlichkeit zur Benutzung offen stehen. Voraussetzung hierfür ist vielmehr, dass sie nach den Straßengesetzen öffentlich gewidmet sind (vgl. hierzu Urteil des BVerwG vom 27.08.1998, Az. 4 C 5/98).

Urteil zum Thema

§

§

§

Nach einem Urteil des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz in Koblenz vom 27. Juni 2002 (1 A 11669/99.OVG) ist als geeigneter Anhaltspunkt für die Beurteilung der Zumutbarkeit der Geräuschemissionen von Stellplätzen die TA Lärm heranzuziehen. Bemerkenswert ist dabei vor allem, dass das OVG damit von seiner früheren Rechtsprechung abrückt, wonach die DIN 18005 auch bei privaten Parkplätzen als maßgebliche Grundlage galt.

Der Fall: Ein Grundstückseigentümer wendet sich gegen die Errichtung zweier Mehrfamilienhäuser mit zugehörigen Stellplätzen sowie einer Lärmschutzwand auf einem Nachbargrundstück, das im unbeplanten Innenbereich der Stadt V. liegt. Grund für die Klage sind die vermuteten Geräuschemissionen, die durch das Vorhaben verursacht werden. Hierzu wurde vom Ingenieurbüro P. im Auftrag des Beklagten ein schalltechnisches Gutachten erarbeitet, das hinsichtlich der Beurteilung der Geräusche die DIN 18005 'Schallschutz im Städtebau' mit den zugehörigen schalltechnischen Orientierungswerten nach Beiblatt 1 zugrunde legt. Nach dem Ergebnis der Immissionsprognose werden diese auch in der Nacht nicht überschritten. Es folgte ein Rechtsstreit über mehrere Instanzen, der vom OVG zu entscheiden war.

Das Urteil: Das Gericht kommt zu dem Urteil, dass die Klage im Hinblick auf die strittige Baugenehmigung insofern Erfolg hat, als es um die Errichtung der Stellplätze geht, da diese zu unzumutbaren Beeinträchtigungen des Anwesens des Klägers führen. Es ändert daher das vorlaufende Urteil des Verwaltungsgerichts ab und hebt die erteilte Baugenehmigung für die Stellplatzanlage auf. Die Errichtung der Stellplätze in der geplanten Form verstößt nach Ansicht der Richter gegen die damals einschlägigen Bestimmungen der LBauO (§ 45 Abs.7 Satz 2, heute § 47 Abs.7 Satz 2) wonach die Benutzung von Stellplätzen und Garagen die Gesundheit nicht schädigen und das Wohnen und Arbeiten sowie die Ruhe und die Erholung in der Umgebung nicht unzumutbar beeinträchtigen darf. Gleichzeitig wird ein Verstoß gegen § 15 Abs.1 Satz 2 BauNVO gesehen, wonach die im jeweiligen Baugebiet grundsätzlich zulässigen baulichen Anlagen im Einzelfall unzulässig sind, wenn von ihnen Belästigungen oder Störungen ausgehen können, die nach der Eigenart des Baugebiets im Baugebiet selbst oder in dessen Umgebung unzumutbar sind.

Die Frage, ob tatsächlich *unzumutbare* Beeinträchtigungen vorliegen, kann dabei nicht nach festen Merkmalen, sondern nur nach den Umständen des Einzelfalls entschieden werden. Insofern hat weder der Landes- noch der Bundesgesetzgeber 'Grenzwerte' hinsichtlich der Zumutbarkeit von privaten Stellplätzen festgelegt. Vielmehr ist bei der Beurteilung nach Meinung des OVG – entgegen seiner eigenen Rechtsprechung in früheren Fällen – die TA Lärm als geeignete Grundlage heranzuziehen. Gleichwohl muss eine Würdigung des spezifischen Sachverhalts vor Ort erfolgen. Im vorliegenden Fall wurde jedenfalls die ausschließliche Heranziehung von 'Mittelungspegeln' zur Beurteilung der Geräuschemissionen – auch in der Nacht – als nicht angemessen angesehen, weshalb die Genehmigung für die Stellplatzanlage aufzuheben war.

Kurz notiert

Bundesumweltministerium und Bundeswirtschaftsministerium haben sich auf einen Regierungsentwurf für die Weiterentwicklung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) geeinigt. Damit soll nach dem Willen der Bundesregierung die Basis für die weitere Forcierung des Ausbaus der erneuerbaren Energien – auch der Windkraft – geschaffen werden. Insbesondere wurden feste Vergütungssätze für Wind, Biomasse, Fotovoltaik usw. vereinbart, die eine sichere Grundlage für zukünftige Investitionen bilden sollen. Zudem wurden die Anforderungen an die Effizienz der Anlagen erhöht, um einen Anreiz zur Senkung der Kosten und zur Erhöhung der Wirkungsgrade zu geben. Mittelfristig soll damit die Wettbewerbsfähigkeit der Energieträger erreicht und die Subventionierung abgebaut werden. Nun steht die Beteiligung der Länder und der Verbände sowie der Beschluss des Bundeskabinetts an, bevor der Gesetzentwurf in die parlamentarischen Beratungen eingebracht werden kann.

Impressum

ISU - Nachrichten ist eine Veröffentlichung der ISU Ingenieurgesellschaft mbH. Alle Rechte vorbehalten.

Vervielfältigungen, auch auszugsweise, Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen zu kommerziellen Zwecken nur mit schriftlicher Genehmigung der ISU GmbH.

Herausgeber

ISU GmbH, Steinwendener Straße 8a, 66877 Ramstein-Miesenbach

Redaktion

Dipl.-Ing. Klaus Zimmermann

Druck

Paqué Druckerei und Verlag, Ramstein

Copyright

Inhalte, Konzept und Layout unterliegen dem Urheberrecht