

Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Datum: 12. Juni 1990

Fundstelle: BGBl I 1990, 1036

Textnachweis ab: 21. 6.1990

BlmSchV 16 Eingangsformel

Auf Grund des § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 des Bundesimmissionsschutzgesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721, 1193) verordnet die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise:

BlmSchV 16 § 1 Anwendungsbereich

(1) Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen und Schienenwege).

(2) Die Änderung ist wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

BlmSchV 16 § 2 Immissionsgrenzwerte

(1) Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, daß der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

	Tag	Nacht
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
4. in Gewerbegebieten	69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)

(2) Die Art der in Absatz 1 bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Absatz 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

(3) Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.

BlmSchV 16 § 3 Berechnung des Beurteilungspegels

Der Beurteilungspegel ist für Straßen nach Anlage 1 und für Schienenwege nach Anlage 2 zu dieser Verordnung zu berechnen. Der in Anlage 2 zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs vorgesehene Abschlag in Höhe von 5 Dezibel (A) gilt nicht für Schienenwege, auf denen in erheblichem Umfang Güterzüge gebildet oder zerlegt werden.

BlmSchV 16 § 4 Berlin-Klausel

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit § 73 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auch im Land Berlin.

BlmSchV 16 § 5 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

BlmSchV 16 Schlußformel

Der Bundesrat hat zugestimmt.

BlmSchV 16 Anlage 1 (zu § 3) Berechnung der Beurteilungspegel an Straßen

< Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 1990, 1037 - 1044 >

Der Beurteilungspegel $L(\text{tief})_{r,T}$ in Dezibel (A) (dB(A)) für den Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) und der Beurteilungspegel $L(\text{tief})_{r,N}$ in dB(A) für die Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) werden für einen Fahrstreifen nach folgenden Gleichungen berechnet:

$$L(\text{tief})_{r,T} = L(\text{tief})_{m,T}(\text{hoch})(25) + D(\text{tief})_V + D(\text{tief})_{\text{StrO}} + D(\text{tief})_{\text{Stg}} + D(\text{tief})_{\text{S-senkrecht-}} + D(\text{tief})_{\text{BM}} + D(\text{tief})_B + K \quad (1)$$

$$L(\text{tief})_{r,N} = L(\text{tief})_{m,N}(\text{hoch})(25) + D(\text{tief})_V + D(\text{tief})_{\text{StrO}} + D(\text{tief})_{\text{Stg}} + D(\text{tief})_{\text{S-senkrecht-}} + D(\text{tief})_{\text{BM}} + D(\text{tief})_B + K \quad (2)$$

Es bedeuten:

$L(\text{tief})_{m,T}(\text{hoch})(25)$... Mittelungspegel in dB(A) für den Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) nach Diagramm I.

$L(\text{tief})_{m,N}(\text{hoch})(25)$... Mittelungspegel in dB(A) für die Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) nach Diagramm I.

Die maßgebende stündliche Verkehrsstärke M und der maßgebende Lkw-Anteil p werden mit Hilfe der der Planung zugrundeliegenden, prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) nach Tabelle A berechnet, sofern keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen, die unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung im Prognosezeitraum zur Ermittlung

a) der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke M (in Kfz/h)

b) des maßgebenden Lkw-Anteils p (über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht) in % am Gesamtverkehr

für den Zeitraum zwischen 22.00 und 6.00 Uhr als Mittelwert über alle Tage des Jahres herangezogen werden können. Das Verkehrsaufkommen einer Straße ist den beiden äußeren Fahrstreifen jeweils zur Hälfte zuzuordnen. Die Emissionsorte sind in 0,5 m Höhe über der Mitte dieser Fahrstreifen anzunehmen.

$D(\text{tief})_V$... Korrektur für unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeiten in Abhängigkeit vom Lkw-Anteil p nach Diagramm II.

$D(\text{tief})_{\text{StrO}}$... Korrektur für unterschiedliche Straßenoberflächen nach Tabelle B.

$D(\text{tief})_{\text{Stg}}$... Korrektur für Steigungen und Gefälle nach Tabelle C.

$D(\text{tief})_{\text{S-senkrecht-}}$...

Pegeländerung durch unterschiedliche Abstände S-senkrecht- zwischen dem Emissionsort (0,5 m über der Mitte des betrachteten Fahrstreifens) und dem maßgebenden Immissionsort ohne Boden- und Meteorologiedämpfung nach Diagramm III. Der

maßgebende Immissionsort richtet sich nach den Umständen im Einzelfall; vor Gebäuden liegt er in Höhe der Geschoßdecke (0,2 m über der Fensteroberkante) des zu schützenden Raumes; bei Außenwohnbereichen liegt der Immissionsort 2 m über der Mitte der als Außenwohnbereich genutzten Fläche.

D(tief)BM ... Pegeländerung durch Boden- und Meteorologiedämpfung in Abhängigkeit von der mittleren Höhe $h(tief)m$ nach Diagramm IV. Die mittlere Höhe $h(tief)m$ ist der mittlere Abstand zwischen dem Grund und der Verbindungslinie zwischen Emissions- und Immissionsort. In ebenem Gelände ergibt sich $h(tief)m$ als arithmetischer Mittelwert der Höhen des Emissionsortes und des Immissionsortes über Grund,

D(tief)B ... Pegeländerung durch topographische Gegebenheiten, bauliche Maßnahmen und Reflexionen. Je nach den örtlichen Gegebenheiten sind dies insbesondere Lärmschutzwälle und -wände. Einschnitte, Bodenerhebungen und Abschirmung durch bauliche Anlagen. Die Pegeländerung D(tief)B ist zu ermitteln nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90, Kapitel 4.0, bekanntgemacht im Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland (VkBBl.) Nr. 7 vom 14. April 1990 unter lfd. Nr. 79. Die Richtlinien sind zu beziehen von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Alfred-Schütte-Allee 10, 5000 Köln 21.

K ... Zuschlag für erhöhte Störwirkung von lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen nach Tabelle D.

Mit Hilfe der Gleichungen (1) und (2) werden die Beurteilungspegel für lange, gerade Fahrstreifen berechnet, die auf ihrer gesamten Länge konstante Emissionen und unveränderte Ausbreitungsbedingungen aufweisen.

Falls eine dieser Voraussetzungen nicht zutrifft, müssen die Fahrstreifen in einzelne Abschnitte unterteilt werden, deren einzelne Beurteilungspegel zu ermitteln sind nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90, Kapitel 4.0, bekanntgemacht im Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland (VkBBl.) Nr. 7 vom 14. April 1990 unter lfd. Nr. 79. Die Richtlinien sind zu beziehen von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Alfred-Schütte-Allee 10, 5000 Köln 21.

Die Beurteilungspegel der beiden äußeren Fahrstreifen sind nach Diagramm V zum Gesamtbeurteilungspegel für die Straße zusammenzufassen.

Die Gesamtbeurteilungspegel $L(tief)r,T$ und $L(tief)r,N$ sind auf ganze dB(A) aufzurunden. Im Falle des § 1 Abs. 2 Nr. 2 ist erst die Differenz der Beurteilungspegel aufzurunden.

(Inhalt: nicht darstellbare Diagramme und Tabellen)

BImSchV 16 Anlage 2 (zu § 3) Berechnung der Beurteilungspegel bei Schienenwegen

< Fundstelle des Originaltextes: BGBL. I 1990, 1045 - 1052 >

Der Beurteilungspegel $L(tief)r,T$ in Dezibel (A) (dB(A)) für den Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) und der Beurteilungspegel $L(tief)r,N$ in dB(A) für die Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) werden für ein Gleis nach folgenden Gleichungen berechnet:

$$L(tief)r,T = L(tief)m,T(hoch)(25) + D(tief)FZ + D(tief)I,V + D(tief)Fb + D(tief)S-senkrecht- + D(tief)BM + D(tief)B + S (1)$$

$$L(tief)r,N = L(tief)m,N(hoch)(25) + D(tief) FZ + D(tief)I,V + D(tief)FB +$$

$D(\text{tief})S\text{-senkrecht-} + D(\text{tief})BM + D(\text{tief})B + S (2)$

Es bedeuten:

$L(\text{tief})m, T(\text{hoch})(25) \dots$ Mittelungspegel in dB(A) für den Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) nach Diagramm I.

$L(\text{tief})m, N(\text{hoch})(25) \dots$ Mittelungspegel in dB(A) für die Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) nach Diagramm I.

Es sind die Züge zu Zugklassen zusammenzufassen, die sowohl

- a) nach Tabelle A derselben Fahrzeugart angehören als auch
- b) gleiche mittlere Zuglängen und Geschwindigkeiten und zusätzlich
- c) gleichen Anteil an schiebgebremsten Fahrzeugen haben.

Die Emissionsorte sind in Höhe von Schienenoberkante in Gleisachse anzunehmen.

Aus den für den Beurteilungszeitraum ermittelten Zugzahlen ist die mittlere Zugzahl n pro Stunde für die jeweilige Zugklasse zu bestimmen. Die für die verschiedenen Zugklassen nach Diagramm I ermittelten Mittelungspegel sind nach Diagramm V zusammenzufassen.

$D(\text{tief})FZ \dots$ Korrektur nach Tabelle A zur Berücksichtigung der Fahrzeugart

$D(\text{tief})I, V \dots$ Korrektur für die Zuglänge I in m und Geschwindigkeit v in km/h nach Diagramm II. Sind die tatsächlichen Längen und Geschwindigkeiten nicht bekannt, können I und v Tabelle B entnommen werden.

$D(\text{tief})FB \dots$ Korrektur nach Tabelle C zur Berücksichtigung unterschiedlicher Fahrbahnen.

$D(\text{tief})S\text{-senkrecht-} \dots$

Pegeländerung durch unterschiedliche Abstände $S\text{-senkrecht-}$ zwischen dem Emissionsort (Achse des betrachteten Gleises in Höhe der Schienenoberkante) und dem maßgebenden Immissionsort ohne Boden- und Meteorologiedämpfung nach Diagramm III. Der maßgebende Immissionsort richtet sich nach den Umständen im Einzelfall; vor Gebäuden liegt er in Höhe der Geschoßdecke (0,2 m über der Fensteroberkante) des zu schützenden Raumes; bei Außenwohnbereichen liegt der Immissionsort 2 m über der Mitte der als Außenwohnbereich genutzten Fläche.

$D(\text{tief})BM \dots$ Pegeländerung durch Boden- und Meteorologiedämpfung in Abhängigkeit von der mittleren Höhe $h(\text{tief})m$ nach Diagramm IV. Die mittlere Höhe $h(\text{tief})m$ ist der mittlere Abstand zwischen dem Grund und der Verbindungslinie zwischen Emissions- und Immissionsort. In ebenem Gelände ergibt sich $h(\text{tief})m$ als arithmetischer Mittelwert der Höhen des Emissionsortes und des Immissionsortes über Grund.

$D(\text{tief})B \dots$ Pegeländerung durch topographische Gegebenheiten, bauliche Maßnahmen und Reflexionen. Je nach den örtlichen Gegebenheiten sind dies insbesondere Lärmschutzwälle und -wände, Einschnitte, Bodenerhebungen und Abschirmung durch bauliche Anlagen. Die Pegeländerung $D(\text{tief})B$ ist zu ermitteln nach der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Ausgabe 1990 - Schall 03, bekanntgemacht im Amtsblatt der Deutschen Bundesbahn Nr. 14 vom 4. April 1990 unter lfd. Nr. 133. Die Richtlinie ist zu beziehen von der Deutschen Bundesbahn, Drucksachenzentrale der

Bundesbahndirektion Karlsruhe, Stuttgarter Straße 61a, 7500
Karlsruhe.

S ... Korrektur um minus 5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringeren
Störwirkung des Schienenverkehrslärms.

Mit Hilfe der Gleichungen (1) und (2) werden die Beurteilungspegel für lange,
gerade Gleise berechnet, die auf ihrer gesamten Länge konstante Emissionen und
unveränderte Ausbreitungsbedingungen aufweisen.

Falls eine dieser Voraussetzungen nicht zutrifft, muß das Gleis in einzelne
Abschnitte unterteilt werden, deren einzelne Beurteilungspegel zu bestimmen sind
nach der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen -
Ausgabe 1990 - Schall 03, bekanntgemacht im Amtsblatt der Deutschen Bundesbahn
Nr. 14 vom 4. April 1990 unter lfd. Nr. 133. Bei der Bestimmung der
Beurteilungspegel sind auch die in der Richtlinie genannten Besonderheiten für
Brücken, Bahnübergänge, Bahnhöfe usw. zu beachten. Die Richtlinie ist zu beziehen
von der Deutschen Bundesbahn, Drucksachenzentrale der Bundesbahndirektion
Karlsruhe, Stuttgarter Straße 61a, 7500 Karlsruhe.

Die Beurteilungspegel mehrerer Gleise sind nach Diagramm V zum
Gesamtbeurteilungspegel für den Schienenweg zusammenzufassen.

Die Gesamtbeurteilungspegel $L(\text{tief})_{r,T}$ und $L(\text{tief})_{r,N}$ sind auf ganze dB(A)
aufzurunden. Im Falle des § 1 Abs. 2 Nr. 2 ist erst die Differenz des
Beurteilungspegels aufzurunden.

Für die Berechnung des Beurteilungspegels des Lärms, der von Schienenwegen
ausgeht, auf denen in erheblichem Umfang Güterzüge gebildet oder zerlegt werden,
sind die anerkannten Berechnungsverfahren anzuwenden, welche die Besonderheiten
der Lärmquellenverteilung und der Lärmausbreitungsbedingungen solcher Anlagen
berücksichtigen. Das Berechnungsverfahren ergibt sich aus der Richtlinie für
schalltechnische Untersuchungen bei der Planung von Rangier- und
Umschlagbahnhöfen - Ausgabe 1990 - Akustik 04, bekanntgemacht im Amtsblatt der
Deutschen Bundesbahn Nr. 14 vom 4. April 1990 unter lfd. Nr. 134. Die Richtlinie
ist zu beziehen von der Deutschen Bundesbahn, Drucksachenzentrale der
Bundesbahndirektion Karlsruhe, Stuttgarter Straße 61a, 7500 Karlsruhe.

(Inhalt: nicht darstellbare Diagramme und Tabellen)