

Beurteilung von Anwohnerverkehr

Ivo Haltenorth

Akustik-Ingenieurbüro Moll GmbH, 14163 Berlin, E-Mail: haltenorth@mollakustik.de

Einleitung

Bei Bauvorhaben in Wohngebieten stehen Bauherren, Behörden und auch Akustikberater oft vor der Fragestellung, wie der Anwohnerverkehr zu beurteilen ist, wenn dessen Parkvorgänge nicht im öffentlichen Straßenraum stattfinden, sondern etwa an oder in gebäudeeigenen Tiefgaragen (insbesondere Zufahrtbereichen) oder auf Anwohnerparkflächen gewerblicher Anbieter. In manchen Fällen fordern Behörden die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm, was bei Überschreitung und Genehmigungsverweigerung zur Behinderung gezielten Anwohnerparkverkehrs und damit zu einem erhöhten Parksuchverkehr auf öffentlichen Straßen oder einem Heranrücken von Parkvorgängen an schutzwürdige Nachbarbebauung führen kann.

Die derzeitige Praxis zur Bewertung derartiger Geräusche ist wegen unklarer und ungenauer Regelungen und Rechtsprechungen von Unsicherheit geprägt. Anhand einiger Beispiele der Praxis werden Problemstellungen aus akustischer Sicht betrachtet und Schlussfolgerungen aus maßgeblichen Gerichtsbeschlüssen gezogen.

Beispiel 1

Ein gewerblicher Dienstleister vermietete in einem Altbau-Wohngebiet mit schwierigen Kfz-Parkmöglichkeiten auf einer Freifläche (Baulücke) Anwohnerparkplätze, was für die umliegenden Mieter den Vorteil eines sicheren Stellplatzes hatte. In dem Gebiet wurden teilweise Innenhöfe der Wohnbebauung als Parkplätze genutzt, wobei Fahrzeuge nur wenige Meter vor den Fenstern schutzwürdiger Räume abgestellt waren. Diese geringe Entfernung war beim Parken im öffentlichen Raum am Straßenrand ebenfalls gegeben.



Abbildung 1: Gewerbliche Stellplatzvermietung für Anwohner in einem Wohngebiet auf einer Brachfläche (Baulücke). Die Genehmigungsbehörde forderte eine Beurteilung nach TA Lärm.

Mit den zusätzlichen Pkw-Stellplätzen auf der Freifläche wäre prinzipiell eine Verringerung des gesamten Parksuch-

verkehrs und eine Entlastung zugedachter Straßenränder im öffentlichen Raum zu erwarten.

Der gewerbliche Vermieter der Stellplätze sollte gemäß behördlicher Auflage die Einhaltung der TA Lärm nachweisen, was ihm aufgrund von Überschreitungen des Spitzenpegelkriteriums nachts misslang. Er hätte das Areal nachts schließen oder auf diesem umfangreiche Überdachungen errichten müssen, deren Kosten in keinem Verhältnis zu den erzielenden Mieteinnahmen standen. Das private Brachland ist als Anwohnerparkplatz demnach pro forma ungeeignet.

Ob und inwieweit behördliche Restriktionen angesichts bedeutend näher an schutzwürdigen Räumen auflagenfrei parkenden Anwohnern gerechtfertigt waren, konnte nicht gelöst werden.



Abbildung 2: Private Stellplätze (möglicherweise vermietet, also gewerblich?) in einem Innenhof direkt vor schutzwürdigen Räumen. Bei einer Beurteilung nach TA Lärm wären diese Parkplätze nicht genehmigungsfähig.

Beispiel 2

In einem Wohngebiet sollte eine ehemalige industriell genutzte Fläche durch ein Wohnblockkaree geschlossen werden, für deren zukünftige Mieter eine großflächige Tiefgarage geplant war. Mit der Stellplatzsicherheit würde sich der zu erwartende Parksuchverkehr sowohl für die zukünftigen Mieter als auch für die bisherigen Anwohner umliegender Bestandsbebauung erwartungsgemäß verringern bzw. dieser ganz entfallen.

Der Bauplaner erhielt auch hier die Auflage, die Einhaltung der TA Lärm nachzuweisen, was ihm aufgrund geringfügiger Überschreitungen des Spitzenpegelkriteriums nachts (Tiefgaragenrampe) misslang. Dabei wurde der Straßenrand des öffentlichen Straßenraumes vor dem maßgeblichen Immissionsort von Anwohnern der Bestandsbebauung uneingeschränkt als Parkplatz genutzt, bei dem Überschreitungen des Spitzenpegelkriteriums (Türenschielen) bedeutend höher ausfielen. Pro forma aber

wurden dem Wohnbauplaner umfangreiche Nachweise und/oder Umplanungen abverlangt.



Abbildung 3: Öffentliche Stellplätze am Rand einer Straße mit geringer Entfernung zu schutzwürdigen Räumen.

Fragestellung

Diese und ähnlich gelagerte Fälle führen zu der Frage, inwieweit resp. ab wann Anwohnerparkverkehr einer immissionsschutzrechtlichen Bewertung bedarf und wie diese durchzuführen sei. Im Falle von Anwohnersammelstraßen (auch des Parkleitverkehrs wie bei bspw. Tiefgaragenzufahrten) liegt zwar eine höhere Lärmbelastung direkter Anlieger nahe, andererseits fließt bei einer derartig an sich erstrebenswerten Organisation von Parkmöglichkeiten die Lärm-Entlastung eines Gesamtareals durch die Verringerung des Parksuchverkehrs in die Abwägung für gewöhnlich nicht ein.

Rechtsprechung

Zur Lösung derartiger Problemfälle können Akustiker, Bauherren und Behörden die Hinweise höchstrichterlicher Rechtsprechung in ähnlich gelagerten Fällen heranzuziehen versuchen.

Die Baunutzungsverordnung [1] stellt lediglich klar, dass Stellplätze und Garagen in allen Baugebieten zulässig sind, sofern keine anderen Festsetzungen getroffen wurden, bspw. durch Bebauungspläne. In Kleinsiedlungsgebieten und Wohngebieten „sind Stellplätze und Garagen nur für den durch die zugelassene Nutzung verursachten Bedarf zulässig.“ Parkplätze in Wohngebieten müssen also den Anwohnern dienen und auf deren tatsächlichen Bedarf ausgerichtet sein.

Allerdings können Stellplätze und Garagen im Einzelfall unzulässig sein, „wenn sie nach Anzahl, Lage, Umfang oder Zweckbestimmung der Eigenart des Baugebiets widersprechen“ oder „wenn von ihnen Belästigungen oder Störungen ausgehen können, die nach der Eigenart des Baugebiets im Baugebiet selbst oder in dessen Umgebung unzumutbar sind“.

Doch wo beginnt die Unzumutbarkeit? In einem höchstrichterlichen Urteil [2] wurde bezüglich baurechtlich vorgegebener Stellplätze einer Wohnbebauung festgestellt, dass diese prinzipiell zu „anlagetypischen, sozial adäquaten Emissionen“ führen und „im Regelfall hinzunehmen“ sind, „dass aber besondere örtliche Verhältnisse auch zu dem

Ergebnis führen können, dass die Errichtung von Stellplätzen auf dem Baugrundstück nicht oder nur mit Einschränkungen genehmigt werden kann.“

Zu den örtlichen Verhältnissen zählen „Gebäudestellungen, die Zuordnung der Stellplätze zu bestimmten Gebäuden oder die topographischen Verhältnisse“.

Es müssen also die besonderen Umstände der jeweiligen Situation betrachtet werden, um „die Beeinträchtigung der Nachbarschaft auf das ihr entsprechend der Eigenart des Gebiets zumutbare Maß zu mindern.“ Dazu sollten bauliche Möglichkeiten geprüft werden, etwa Zufahrtsanordnungen, Errichtung von Tiefgaragen statt freien Stellplätzen oder Lärmschutzmaßnahmen an den Grundstücksgrenzen.

Für den Akustiker (und alle Beteiligten) stellt sich die Frage nach einer Bewertungsgrundlage, um die Unzumutbarkeit von Anwohnerverkehr auch objektivieren zu können. Schließlich geben die Regelwerke hierzu nicht explizit Auskunft.

Nach Ansicht des BVerwG sei es geboten, „auf vorliegende technische Regelwerke zur Messung und Beurteilung von Geräuschen zurückzugreifen, auch wenn diese nicht unmittelbar anzuwenden seien.“ Da Parkplatzlärm vor allem durch „punktuell auftretende Lärmereignisse“ geprägt sei, wäre die Heranziehung einer Berechnungsvorschrift sinnvoll, die der Sachlage gerecht wird, wozu die TA Lärm [3] und (die im Jahr 1999 zurückgezogene) VDI-Richtlinie 2058 „brauchbare Anhaltspunkte“ böten. Zu diesen Anhaltspunkten gehören vor allem die Berücksichtigung der lautesten Nachtstunde und von Einzelgeräuschen.

Tabelle 1: Ausgewählte Immissionsrichtwerte (IRW) der TA Lärm tags (d) und nachts (n) in dB(A)

Gebietseinstufung	Beurteilungs- pegel		Maximal- pegel	
	L _{r,d}	L _{r,n}	L _{mx,d}	L _{mx,n}
Reines Wohngebiet (WR)	50	35	80	55
Allg. Wohngebiet (WA)	55	40	85	60
Mischgebiet (MI)	60	45	90	65

Allerdings wird auch festgehalten, „dass sich rechtliche Bindungen aus diesen Regelwerken nicht ergeben“, sondern die Folgerungen „für den konkreten Fall“ gezogen werden müssen, gegebenenfalls durch eine tatrichterliche Bewertung.

In einem jüngeren Gerichtsbeschluss [4] wird hingegen konkretisiert, dass die TA Lärm „mit ihren Immissionsrichtwerten (Nr. 6.1), dem Spitzenpegelkriterium (Nr. 6.3) und der von ihr definierten Vorbelastung (Nr. 2.4) bei der Beurteilung von Immissionen, die durch die Nutzung zugelassener notwendiger Stellplätze eines Wohnvorhabens verursacht werden, keine Anwendung zu finden vermag“, schon um Wertungswidersprüche zu vermeiden. Andernfalls könnten bspw. „auf Grundstücken in reinen Wohngebieten keine Stellplätze hergestellt werden“.

Die Schwelle der Zumutbarkeit bedarfsgerechter Stellplätze wird gegenüber zusätzlichen Parkflächen höher ausgelegt. Die notwendigen Stellplätze dürfen „die Gesundheit der

Anwohner nicht schädigen“. Gefahren für die Gesundheit würden erst durch „chronische Lärmbelastungen tags über 70 dB(A) und nachts über 60 dB(A)“ auftreten.

Tabelle 2: Immissionspegel L_{AFmax} bei der kurzzeitigen Geräuschspitze „Schlagen einer Heckklappe“ gemäß [5]

Ausbreitungsart	Entfernung [m]	Maximal- pegel L_{AFmax} [dB(A)]
freie Schallausbreitung	3,0	82
auf ebener Bodenfläche	7,5	74
	21,0	65
	37,5	60
	67,0	55

Aus der Begründung des Beschlusses ergibt sich als wichtige Quintessenz: „Bei der Bestimmung des Maßes dessen, was an Störungen billigerweise noch zumutbar und hinzunehmen ist, kommt es auf das Ergebnis einer situationsbezogenen Abwägung und einen Ausgleich der widerstreitenden Interessen im Einzelfall an. So werden bei der Beurteilung insbesondere die Gebietsart, der konkrete Standort, die Zahl und die Benutzungsart der Stellplätze, die Art und Weise der Verbindung zum öffentlichen Verkehrsraum sowie die Funktion der Stellplätze als notwendige oder zusätzliche Stellplätze eine Rolle spielen.“

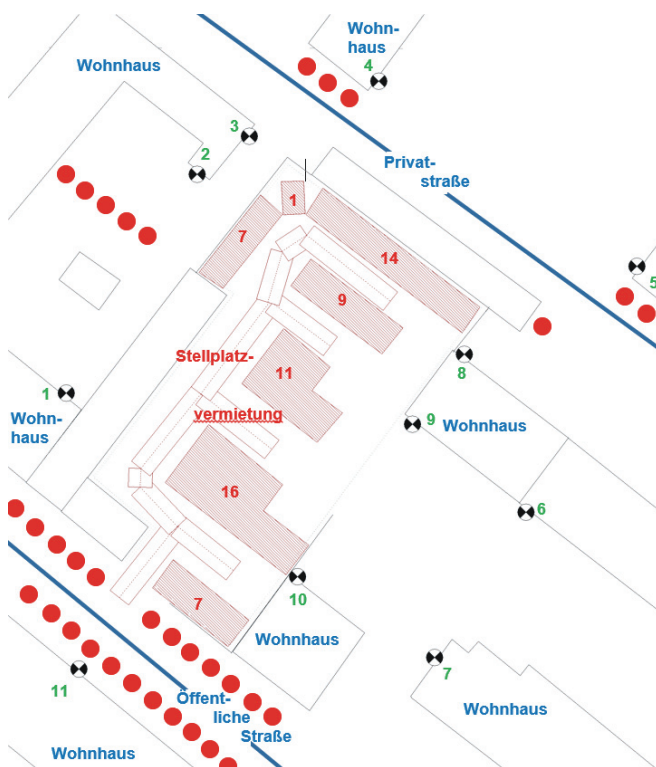


Abbildung 4: Lageplan des Untersuchungsgebietes für Beispiel 1: An Anwohner vermietete Stellplätze auf einer Brachfläche (Baulücke). Überschreitungen der Immissionsrichtwerte TA Lärm treten an den Immissionsorten 8 und 10 auf. Die roten Punkte markieren Stellplätze entlang der öffentlichen Straße bzw. einer Privatstraße sowie in einem Innenhof.

Fazit

Die Rechtsprechung lässt Rückschlüsse auf eine sinnvolle Verfahrensweise bei der Bewertung des Parkverkehrslärms durch Anwohner in Wohngebieten zu: Die objektive Bewertung der Zumutbarkeitsgrenze für notwendige, bedarfsgerechte Stellplätze orientiert sich demnach eher an dem Gesundheitsschutz (Mittelungspegel tags über 70 dB(A) und nachts über 60 dB(A)). Die Bewertung für darüber hinaus gehende zusätzliche Stellplätze sollte eher nach TA Lärm erfolgen, eine rechtliche Bindung durch dieses Regelwerk ergebe sich aber nicht.

Die Beurteilung der Zulässigkeit von Anwohnerparkplätzen sollte einer situationsbezogenen Abwägung unterliegen, bei der „die Gebietsart, der konkrete Standort, die Zahl und die Benutzungsart der Stellplätze, die Art und Weise der Verbindung zum öffentlichen Verkehrsraum“ und bei Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle bauliche oder logistische Möglichkeiten der Lärminderung in die Bewertung einfließen müssen.

Die Gerichtsbeschlüsse bieten Bauherren, Behörden und Akustikberatern zwar kein festes Regularium zur Beurteilung von Stellplätzen für Anwohner in Wohngebieten, aber Ansatzpunkte und Hinweise, welche Grundlagen in Planungen, Ermittlungen und Bewertungen einfließen sollten.



Abbildung 5: Private Stellplätze (möglicherweise vermietet, also gewerblich?) an einer privaten Wohngebietsstraße direkt vor schutzwürdigen Räumen. Bei einer Beurteilung nach TA Lärm wären diese Parkplätze nicht genehmigungsfähig.

Literatur

- [1] Baunutzungsverordnung BauNVO § 12 und § 15
- [2] Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 20.03.2003, BVerwG 4 B 59.02
URL: <http://www.bverwg.de/entscheidungen/...>
- [3] TA Lärm: „Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm“, 26.08.1998
- [4] Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 11.12.2013, VGH 3 S 1964/13
URL: <https://openjur.de/u/668659.html>
- [5] Parkplatzlärmstudie 6. Aufl., Bayerisches Landesamt für Umwelt, Augsburg 2007