

T30 als straßenverkehrsrechtliche Maßnahme aus Lärmschutzgründen  
Fakten zur aktuellen Diskussion (siehe Starnberger Merkur vom 14.04.2019)

- 1. Juristische Begründung: Die Lärmschutzrichtlinien StV 2007 sagen aus, dass T30 angeordnet werden kann, wenn sich bei der Berechnung eine Absenkung des Lärmpegels von mehr als 2,0 dB(A) gegenüber T50 ergibt. Die in den Richtlinien vorgegebene Aufrundung der Lärmpegeldifferenzen erzeugt dann die notwendige 3 dB(A) Pegelminderung.**

Auszüge aus den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz- Richtlinien-StV)

Einleitung:

Ziel der Richtlinien ist es, den Straßenverkehrsbehörden eine Orientierungshilfe zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Regelungen durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen) zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm an die Hand zu geben" Sie gelten nur für bestehende Straßen und lehnen sich an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) an. ....

Kap. 2.2

Maßgebend für die **Berechnung** des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind die **RLS-90**. Örtliche Schallmessungen können nicht berücksichtigt werden, da sich die Messwerte nur auf die zum Zeitpunkt der Messungen vorhandenen Schallemissions- und Schallausbreitungsbedingungen beziehen.“

Kap. 2.3

Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine **Pegelminderung um 3 dB(A)** bewirkt werden." Bei der Berechnung der Wirkung einer Maßnahme nach den RLS-90 Abschnitt 4 ist die **Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel** zwischen dem Zustand ohne Maßnahmen und dem Zustand mit Maßnahmen **aufzurunden**."

Fußnote dazu:

Dies bedeutet, dass nach dieser für die Lärmvorsorge (16. BImSchV) entwickelten Berechnungsvorschrift schon **ab einer berechneten Differenz von 2,1 dB (A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen** geeignet sein können.

Kap. 2.4

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind auf die Zeit zu beschränken (Tag oder Nacht), für die Überschreitungen des Beurteilungspegels nach Nummer 2.2 errechnet worden sind. ....



3. Lärmpegeländerung  $D_v$  gegenüber  $v=100$  km/h in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und LkW Anteil nach RLS 90.  
Man sieht, dass zwischen 50 km/h und 30 km/h bei realistischem LkW Anteil weniger als 3 dB Absenkung liegen.

