

Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI)

ein Arbeitsgremium der

Umweltministerkonferenz der Bundesrepublik Deutschland



Eckpunkte zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes 2022

UMK-Beschluss Top 12 der [98. UMK](#)

Stand 26.01.2022



Inhaltsverzeichnis

Auftrag	3
Einleitung	3
I. Straßenverkehr	4
I.1. Verbesserung des baulichen Lärmschutzes an Bestandsstraßen	4
I.2. Förderprogramm für die Lärmsanierung an Straßen in kommunaler Baulast	4
I.3. Erleichterte Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen	5
II. Schienenverkehrslärm:	5
II.1. Lärmgrenzwerte für Bestandsstrecken einführen	5
II.2. Maximalpegelkriterium zur Vermeidung von Aufwachreaktionen	6
II.3. Anforderungen für einen guten akustischen Zustand von Rädern und Gleisen	6
III. Schutz vor Fluglärm	7
III.1. Entwicklung eines nationalen Luftverkehrskonzeptes	7
III.2. Novellierung der Rechtsgrundlagen zum Schutz vor Fluglärm	7
III.3. Stärkung des aktiven Lärmschutzes	8
IV. Laute Kraftfahrzeuge (einschl. Motorräder)	8
IV.1. Genehmigungs- und Zulassungsregelungen überarbeiten	8
IV.2. Verkehrsbeschränkungen an besonders von motorisierten Freizeitverkehren belasteten Strecken erleichtern	8
IV.3. Durchsetzungs- und Kontrollmöglichkeiten verbessern	9
V. Übergreifendes:	9
V.1. Anordnungsgrundlagen für Maßnahmen der Lärmaktionsplanung ertüchtigen	9
V.2. Rechtliche Grundlagen für verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutz	10
V.3. Harmonisierung der nationalen und europäischen Berechnungsverfahren zum Verkehrslärm	10

Eckpunkte zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes 2022

Auftrag

Die Umweltministerinnen, -minister, -senatorinnen und der -senator der Länder bitten die LAI, unter Einbeziehung der Verkehrsseite die Eckpunkte für eine Verbesserung des Lärmschutzes in Deutschland zu evaluieren und zur 98. UMK einen Bericht vorzulegen.

(UMK- Umlaufbeschluss 59/2020)

Einleitung

Die 77. UMK hatte am 04.11.2011 unter TOP 23 festgestellt, dass entsprechend dem Ergebnis der Lärmkartierung 2007 ein hoher Handlungsbedarf zum Schutz vor Umgebungslärm in Deutschland besteht. Durch Straßen-, Schienen- und Luftverkehr ist eine große Anzahl Betroffener mit Umgebungslärm belastet, der die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreitet. Die Erfahrungen mit der Erstellung von Lärmaktionsplänen hatten gezeigt, dass die bestehenden rechtlichen und finanziellen Rahmenregelungen die Lärmprobleme nicht ausreichend lösen können. Vordringlicher Bedarf wurde bei der Verbesserung des Verkehrslärmschutzes gesehen. Die UMK hatte daher die LAI beauftragt, unter Einbeziehung der Verkehrsseite Eckpunkte für eine Verbesserung des Lärmschutzes in Deutschland zu erarbeiten. Die 81. UMK verabschiedete am 15.11.2013 unter TOP 16 das Eckpunktepapier und sprach sich für eine zeitnahe Umsetzung der darin verankerten Forderungen aus.

Einige Forderungen wurden in der Zwischenzeit umgesetzt: So sind die Sanierungswerte beim Straßen- und auch beim Schienenverkehr abgesenkt worden und mit der Einführung der RLS-19 erfolgte die Anerkennung weiterer lärmindernder Fahrbahnbeläge als Regelbauweise. Die Zuständigkeit der Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes liegt nun beim Eisenbahn-Bundesamt und der Schienenbonus ist sowohl bei Neu- und Ausbautvorhaben als auch bei der Lärmsanierung weggefallen. Außerdem wurde mit dem Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) ein ordnungsrechtlicher Rahmen zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen geschaffen.

Dennoch bestehen weiterhin beträchtliche Defizite im Verkehrslärmschutz. Nach wie vor bestehen keine rechtlichen Instrumente, um eine wachsende Lärmbelastung der Bevölkerung, die an bestehenden Straßen oder Schienenwegen wohnt, zu begrenzen oder zu mindern. EU-Regelungen zu Emissionsbegrenzungen von Fahrzeugen im Straßen- oder Schienenverkehr schöpfen das vorhandene technische Potential nur unzureichend aus. Auch bei den Lärmschutzanforderungen der ICAO an Verkehrsflugzeuge besteht Weiterentwicklungspotenzial.

Für einen angemessenen Schutz der Bevölkerung vor möglichen gesundheitlichen Auswirkungen von Verkehrslärm sind zeitnah weitere Änderungen der rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen erforderlich.

UMK und VMK haben mit zahlreichen Beschlüssen auf bestehenden Handlungsbedarf hingewiesen (siehe Anlagen 1 und 2). Um diesen Anliegen Nachdruck zu verleihen, beauftragte die UMK mit Umlaufbeschluss 59/2020 eine Evaluierung der Eckpunkte für eine Verbesserung des Verkehrslärmschutzes in Deutschland von 2013 unter Einbeziehung der Verkehrsseite.

Im Folgenden werden für die Bereiche Straßen-, Schienen- und Luftverkehr sowie für laute Kraftfahrzeuge und verkehrsträgerübergreifende Belange entsprechende Kernforderungen formuliert. Wie von der UMK zur 97. Sitzung vorgeschlagen, sind dafür in Zusammenarbeit mit Vertretern der VMK Umsetzungskonzepte zu erstellen und deren Realisierung zu begleiten.

I. Straßenverkehr

I.1. Verbesserung des baulichen Lärmschutzes an Bestandsstraßen

Um den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung gerecht zu werden, müssen die Grenz- und Auslösewerte zur Ergreifung von Lärmvorsorge- und Sanierungsmaßnahmen bei Bestandsstraßen gesenkt und harmonisiert werden.

Begründung:

Die beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen zur Beurteilung der Notwendigkeit von Lärmvorsorgemaßnahmen maßgeblichen Werte des § 1 Abs. 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sind vor dem Hintergrund der aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung in Hinblick auf die gesundheitliche Beeinträchtigung durch Straßenverkehrslärm überholt und müssen abgesenkt werden. Wiederum sind die Auslösewerte für die Lärmsanierung höher als die Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV für Lärmvorsorgemaßnahmen, was im Hinblick auf die Erkenntnisse aus der Lärmwirkungsforschung unbegründet ist. Eine Angleichung ist daher erforderlich.

I.2. Förderprogramm für die Lärmsanierung an Straßen in kommunaler Baulast

Es muss ein nationales Förderprogramm für die Lärmsanierung an Straßen in kommunaler Baulast geschaffen werden, dessen fachrechtliche Verankerung zu erwägen ist.

Begründung:

Eine Analyse der Lärmbetroffenheit anhand der Lärmkarten zeigt, dass zirka 78 % der Betroffenen an Straßen in der Baulast der Kommunen leben und somit auf die Kommunen die Hauptlast für Lärmsanierungsmaßnahmen zukommt. Aufgrund mangelnder Finanzausstattung der Kommunen sind bisher kaum Erfolge beim Lärmschutz an Bestandsstraßen in kommunaler Baulast erkennbar. Während an Bundesfern- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes und der Länder Finanzierungsprogramme zur Lärmsanierung existieren, fehlen entsprechende beständige Förderinstrumente für die Sanierung der wichtigsten Lärmschwerpunkte an Straßen in kommunaler Baulast.

Aufgrund der von Bund, Ländern und Kommunen gesetzten Rahmenbedingungen für die Entwicklung von Wirtschaft und Gesellschaft hat neben Ländern und Kommunen auch der Bund die zunehmende Mobilität im Straßenverkehr und damit die Lärmproblematik an Straßen in kommunaler Baulast zu vertreten. Nur mit Hilfe eines Finanzierungskonzeptes unter Beteiligung des Bundes können Planungen aus Lärmaktionsplänen mit dem erforderlichen Nachdruck verfolgt werden. Daher sind die erforderlichen rechtlichen Voraussetzungen und ein Finanzierungskonzept zur Gewährung von Finanzhilfen des Bundes zur Lärmsanierung an Straßen in kommunaler Baulast mit den Ländern zu schaffen.

Darüber hinaus ist die Überführung der bisherigen haushaltsrechtlichen Regelung in eine fachgesetzliche Regelung zu prüfen. Dies würde alle Baulastträger verpflichten.

I.3. Erleichterte Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen

Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ist die Bedeutung des Umweltschutzes gegenüber den Belangen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu stärken. Insbesondere müssen die Hürden für Tempolimit-Anordnungen aus Gründen des Lärmschutzes deutlich herabgesetzt und die relevanten ermessenslenkenden Beurteilungswerte abgesenkt werden.

Begründung:

Die Umsetzung einer zeitgemäßen umweltverträglichen Verkehrsgestaltung zur Minderung des Straßenverkehrslärms wird durch das Straßenverkehrsrecht auf Bundesebene deutlich erschwert, da dies in erster Linie auf die Verkehrsinteressen „Sicherheit und Leichtigkeit“ des Straßenverkehrs ausgerichtet ist. Daher sollten neben der Verkehrssicherheit die Belange des Klima- und Umweltschutzes sowie der Lebensqualität als Rechtsziel und Begründungszusammenhang im Straßenverkehrsrecht aufgenommen werden. Zudem bedarf § 45 Abs. 9 StVO einer grundlegenden Neufassung. Insbesondere die hoch angesetzte Schwelle einer Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO, stellt in verfassungsrechtlich bedenklicher Weise die Flüssigkeit des Verkehrs vor die Verkehrssicherheitsinteressen und vor die für den Gesundheitsschutz notwendige Lärminderung. Aufgrund ihres ermessenslenkenden Charakters müssen die ermessenslenkenden Werte der Lärmschutz-Richtlinien-StV, ab denen Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen insbesondere in Betracht kommen, abgesenkt werden, um den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung gerecht zu werden. Im Ergebnis muss es den zuständigen Behörden erheblich erleichtert werden, weiträumige Tempolimits und verkehrsberuhigte Bereiche anzuordnen.

II. Schienenverkehrslärm:

II.1. Lärmgrenzwerte für Bestandsstrecken einführen

Für Bestandsstrecken sind verbindliche Immissionsschutzziele in Form von Immissionsgrenzwerten einzuführen und deren Einhaltung dauerhaft zu überwachen.

Begründung:

Ein Ziel der Verkehrswende besteht in der Verlagerung von Güter- und Personenverkehr von der Straße auf die Schiene. Im Bereich bestehender Schienenwege kann dies zu unzumutbaren zusätzlichen Lärmbelastungen führen. Akzeptanzprobleme können die Umsetzung des Ziels gefährden. Daher ist dem Lärmschutz bei der Umsetzung der Verkehrswende mehr Gewicht beizumessen.

Dies kann durch Einführung verbindlicher Immissionsgrenzwerte für Bestandsstrecken erreicht werden, da sie über das bisherige Instrument der freiwilligen Lärmsanierung hinaus die Grundlage dafür darstellen können, weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen und umzusetzen, insbesondere Maßnahmen der Verkehrssteuerung und der Verkehrswegeplanung (z.B. Planung und Bau von Entlastungsstrecken aus Lärmschutzgründen) im Rahmen einer integrierten Schienenverkehrsplanung.

Durch eine dauerhafte Überwachung der Einhaltung der Grenzwerte wird sichergestellt, dass der gewährte Lärmschutz nicht durch gegenläufige Effekte, wie etwa Verkehrszuwächse schleichend gemindert wird.

II.2. Maximalpegelkriterium zur Vermeidung von Aufwachreaktionen

Zur Berücksichtigung der Relevanz von Einzelschallereignissen für schienenverkehrs-lärmbedingte Schlafstörungen ist ein wirkungsbezogenes Maximalpegelkriterium zusätzlich zu den Immissionsgrenzwerten für den energieäquivalenten Mittelungspegel einzuführen.

Begründung:

Lärmwirkungsuntersuchungen belegen die Relevanz von Einzelschallereignissen bei der gesundheitlich besonders relevanten Störung des Schlafs durch zusätzliche lärmbedingte Aufwachreaktionen. Von Bedeutung sind hierbei die Anzahl, die zeitliche Abfolge und die Geräuschcharakteristik der Einzelschallereignisse.

Der energieäquivalente Dauerschallpegel, der die bisherige Grundlage zur Beurteilung und Regelung von Schienenverkehrsgeräuschen darstellt, berücksichtigt diese Faktoren auf die Lärmwirkung nicht adäquat.

Erforderlich ist daher die zusätzliche Einführung eines wirkungsbezogenen Kriteriums zur Begrenzung schienenlärmbedingter Aufwachreaktionen.

II.3. Anforderungen für einen guten akustischen Zustand von Rädern und Gleisen

Zur Begrenzung der Fahrzeugemissionen sind verbindliche Regelungen zur Vermeidung akustisch relevanter Rad-Laufflächenfehler festzulegen. Für hochbelastete Strecken sind zudem verbindliche Qualitätsanforderungen an den akustisch wirksamen Gleiszustand festzulegen. Beide Anforderungen sind zu überwachen.

Begründung:

Insbesondere nach der Umrüstung von Graugussbremsen auf lärmindernde Bremsen treten akustisch relevanter Rad-Laufflächenfehler als lästige Komponente aus dem Vorbeifahrtgeräusch hervor.

Um zu vermeiden, dass der große lärmindernde Effekt der Umrüstung lauter Güterwagen durch die akustisch relevanten Rad-Laufflächenfehler gemindert wird, sollten Regelungen zur Vermeidung der akustisch relevanten Rad-Laufflächenfehler der auf dem deutschen Schienennetz verkehrenden Schienenfahrzeuge dauerhaft festgelegt und die Einhaltung überwacht werden.

Neben dem Zustand der Fahrzeuge ist auch der Gleiszustand relevant für das Ausmaß der Geräuschenstehung. Um zu vermeiden, dass sich die Geräuschimmissionen des Schienenverkehrs aufgrund des Zustands der Gleise erhöhen, sind geeignete Qualitätsanforderungen für den akustisch relevanten Zustand von Gleisen erforderlich, die zumindest an hochbelasteten Strecken verbindlich festgelegt und dauerhaft überwacht werden müssen.

III. Schutz vor Fluglärm

III.1. Entwicklung eines nationalen Luftverkehrskonzeptes

Es ist ein nationales Luftverkehrskonzept zu entwickeln, das insbesondere eine ambitionierte Lärminderungsstrategie enthält und die Lärmschutzbelange der Flughafenanwohnerinnen und -anwohner angemessen berücksichtigt.

Begründung:

Ein vorrangiges Ziel eines Luftverkehrskonzeptes muss es sein, einen fairen Ausgleich zwischen den Lärmschutzbelangen der Bevölkerung und den Belangen des Luftverkehrs zu schaffen. Diese Zielsetzung haben bisherige Luftverkehrskonzepte nicht in ausreichendem Maße Rechnung getragen. Daher wurden bereits in der 82. UMK (2014) und in der VMK im April 2015 weitergehende Anforderungen an ein solches Konzept gestellt. Diese Verbesserungsvorschläge werden aufgegriffen und in aktualisierter Form erneut eingebracht. Dementsprechend sollte ein neues, nationales Luftverkehrskonzept insbesondere folgende Punkte berücksichtigen:

- Stärkung des aktiven Lärmschutzes
- Verbesserung des passiven Lärmschutzes
- Bessere Verzahnung von Planfeststellungsverfahren und Flugroutenfestlegung
- Verbesserung des Lärmschutzes bei der Festlegung von Flugverfahren und der betrieblichen Handhabung der Lenkung des Flugbetriebs durch die Flugsicherung.

Die Aufnahme entsprechender Handlungsempfehlungen in ein Luftverkehrskonzept bringt den Schutz vor Fluglärm wesentlich voran und reduziert die Umwelt- und Gesundheitsauswirkungen des Luftverkehrs deutlich.

III.2. Novellierung der Rechtsgrundlagen zum Schutz vor Fluglärm

Die rechtlichen Regelungen zum Schutz gegen Fluglärm (LuftVG, FluLG) bedürfen einer Novellierung, um sowohl die technischen Entwicklungen im Luftverkehr als auch die aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung zu berücksichtigen.

Begründung:

Die Regelungen zum Schutz gegen Fluglärm reichen nicht aus, um die Fluglärmsituation in der Umgebung der deutschen Flughäfen zukünftig wesentlich zu verbessern. Die aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung und die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) zum Umgebungslärm zeigen, dass zum Schutz der menschlichen Gesundheit die Lärmbelastungen an Flughäfen deutlich verringert werden müssen.

Hierzu ist eine deutliche Absenkung der Grenzwerte für die Schutzzonen der Lärmschutzbereiche für Bestands- und Militärflughäfen erforderlich. Insbesondere die im Evaluationsbericht der Bundesregierung zum FluLärmG enthaltenen Empfehlungen zeigen entsprechende Handlungsfelder auf.

III.3. Stärkung des aktiven Lärmschutzes

Für einen umfassenden Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind vor allem die Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes möglichst weitgehend anzuwenden.

Begründung:

Das Potential des aktiven Lärmschutzes zur Minderung der Fluglärmbelastung wurde bislang nur unzureichend genutzt. Aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Quelle sind jedoch für die vom Fluglärm betroffenen Menschen i.d.R. deutlich vorteilhafter, weil sie den Lärm an der Quelle reduzieren, auch im Freien wirksam sind und auch jene Bevölkerung im Umfeld von Flugplätzen entlasten, die keinen Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen geltend machen können. Zum aktiven Lärmschutz gehören Maßnahmen wie z. B. Nachtflugbeschränkungen, die Verschärfung der Lärmgrenzwerte für neue Luftfahrzeugtypen und die Optimierung von Flugverfahren unter Lärmschutzaspekten.

Es ist im Sinne des Gesundheitsschutzes besonders wichtig, die Handlungsoptionen des aktiven Lärmschutzes möglichst weitgehend zu nutzen, um die Lärmbelastung der Bevölkerung insbesondere in der Nacht unter Beibehaltung der Verkehrsfunktionen so gering wie möglich zu halten.

IV. Laute Kraftfahrzeuge (einschl. Motorräder)

IV.1. Genehmigungs- und Zulassungsregelungen überarbeiten

Geräuschemissionsgrenzwerte für Neufahrzeuge sind so festzulegen, dass sie für alle Betriebs- und Fahrzustände gelten (Real Driving Sound Emissions). Die Hauptuntersuchung ist dahingehend anzupassen, dass Stand- und Fahrgeräuschmessungen Teil der Pflichtuntersuchung (HU) von Kraftfahrzeugen werden.

Begründung:

Das Geräuschverhalten von Autos und Motorrädern ist in EU-Vorschriften und internationalen Regelungen der UNECE geregelt. Daher sind bei der EU-Kommission und im Rahmen der UNECE Prüfvorschriften zu fordern, die sicherstellen, dass die Fahrzeuge nicht nur bei der Typprüfung, sondern auch im realen Fahrgeschehen die Geräuschgrenzwerte einhalten (Real Driving Sound Emissions) und damit leiser werden. Darüber hinaus sind Standgeräuschmessungen und Fahrgeräuschmessungen in die Pflichtuntersuchung im Rahmen der HU einzubeziehen. Eine Verschlechterung sollte dabei zwangsläufig einen erheblichen Mangel darstellen.

IV.2. Verkehrsbeschränkungen an besonders von motorisierten Freizeitverkehren belasteten Strecken erleichtern

Die rechtlichen Grundlagen sind umgehend so anzupassen, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen und in besonderen Konfliktfällen auch Verkehrsverbote leichter angeordnet werden können, wo dies aufgrund saisonal begrenzter Belastungen, die beispielsweise an Wochenenden im Sommerhalbjahr durch motorisierte Freizeitverkehre, insbesondere Motorräder, hervorgerufen werden, zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm erforderlich ist.

Begründung:

Bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen können nach § 45 StVO Verkehrsbeschränkungen angeordnet werden. Die Bewertung der Lärmbeeinträchtigung stellt nach den Lärmschutz-Richtlinien Straßenverkehr auf jahresbezogene Mittelungspegel ab. Allerdings werden dadurch Lärmbelastungen

nicht erfasst, die an landschaftlich reizvollen, kurvigen Strecken von Kraftfahrzeugen (insbesondere Motorrädern) vorwiegend im Sommerhalbjahr, dann auch eher an den Wochenenden und an Schönwettertagen, ausgehen. § 45 StVO oder zumindest die Anwendung dieser Regelung sind daher anzupassen. Hierfür hat sich auch der Bundesrat in seinem Beschluss für eine wirksame Minderung und Kontrolle von Motorradlärm ausgesprochen (BR-Drs. 125/20 vom 15.05.2020).

IV.3. Durchsetzungs- und Kontrollmöglichkeiten verbessern

Die Möglichkeit der Verfolgung von Rechtsverstößen von Fahrerinnen und Fahrern von Motorrädern muss verbessert werden. Insbesondere ist für die Verfolgungshindernisse eine Lösung zu finden, die sich aus den fehlenden Frontkennzeichen und der Helmpflicht ergeben.

Begründung:

Motorradfahrende sind aufgrund der Helmpflicht und eines fehlenden Frontkennzeichens am Motorrad meist nicht zu identifizieren und können somit bei einem Verstoß nicht belangt werden. Dies ist nicht sachgerecht und bedarf einer Änderung. In dem Zusammenhang ist die grundsätzliche Möglichkeit der Einführung einer Halterhaftung unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten zu prüfen. Hierfür hat sich auch der Bundesrat in seinem Beschluss für eine wirksame Minderung und Kontrolle von Motorradlärm ausgesprochen (BR-Drs. 125/20 vom 15.05.2020).

V. Übergreifendes

V.1. Anordnungsgrundlagen für Maßnahmen der Lärmaktionsplanung ertüchtigen

Durch Rechtänderung ist das behördliche Ermessen bei der Regelung verkehrsbeschränkender Maßnahmen zum Schutz vor Lärm zu konkretisieren.

Begründung:

Maßnahmen aus der LAP sind auf Basis des einschlägigen Fachrechts von der zuständigen Fachbehörde umzusetzen. Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen und die Umsetzung von darin festgelegten Maßnahmen obliegen jedoch im Regelfall unterschiedlichen Behörden. Das Auseinanderfallen der handelnden Akteure führt in der Praxis dazu, dass die Maßnahmen aufgestellter Lärmaktionspläne von den für die Umsetzung der Maßnahmen zuständigen Fachbehörden nicht bzw. nicht vollständig umgesetzt werden.

Um diesem Missstand abzuhelpfen sind die fachrechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen entsprechend zu ertüchtigen und eigene Anordnungsgrundlagen für Maßnahmen, die in Lärmaktionsplänen festgelegt wurden, zu schaffen. Vorrangig ist dabei insbesondere die Schaffung ermessenslenkender Anforderungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen wie Tempo 30 innerorts.

V.2. Rechtliche Grundlagen für verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutz

Um die Belastung der Bevölkerung mit gesundheitsgefährdendem Verkehrslärm zu verringern und die gebotene Akzeptanz und Rechtssicherheit beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu schaffen ist eine rechtliche Grundlage für verkehrsträger-übergreifenden Lärmschutz schaffen.

Begründung:

Die Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm ist trotz zahlreicher Minderungsmaßnahmen immer noch erheblich. Die Ergebnisse der EU-Umgebungslärmkartierung belegen insbesondere die umfangreichen Lärmbelastungen an Straßen und Schienenwegen. Fast jeder zweite Deutsche fühlt sich von zwei oder mehr Lärmarten gleichzeitig belastigt. Die Regelwerke zum Lärmschutz beschränken sich bisher auf jeweils eine Quellenart. Bei Straßen und Schienenwegen werden sogar nur einzelne Abschnitte betrachtet. Aus Sicht des umweltbezogenen Gesundheitsschutzes ist jedoch maßgeblich, welchem Lärm die Betroffenen insgesamt ausgesetzt sind. Entsprechende gesetzliche Regelungen fehlen bis heute.

Es ist erforderlich, ein konkretes Umsetzungskonzept zeitnah zu verabschieden. In einem ersten Schritt sollte zumindest eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung der bodengebundenen Lärmquellen des Straßen- und Schienenverkehrs rechtlich verankert werden.

V.3. Harmonisierung der nationalen und europäischen Berechnungsverfahren zum Verkehrslärm

Die Berechnungsverfahren für den Straßen-, Schienen- und Flugverkehr sind mit den entsprechenden europäischen Berechnungsverfahren des Umgebungslärms zu harmonisieren. Bis zur Harmonisierung der Berechnungsverfahren ist sicherzustellen, dass die Ergebnisse der strategischen Lärmkartierung ebenso als Grundlage von Sanierungsverpflichtungen oder straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen herangezogen werden können.

Begründung:

Die Planung und Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen auf Basis der Kartierung des Umgebungslärms wird insbesondere im Fall der Hauptverkehrsstraßen dadurch erschwert, dass das auf europäischer Ebene harmonisierte Berechnungsverfahren zu Umgebungslärm BUB („Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen“) nur für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung herangezogen werden kann. Für die Umsetzung der Maßnahmen ist eine zusätzliche Ermittlung gemäß den jeweiligen fachrechtlichen Regelungen und den dort festgelegten Berechnungsverfahren (RLS-19/RLS-90, Schall 03) zwingende Voraussetzung. Diese Mehrfachberechnung bindet zeitliche, personelle und finanzielle Ressourcen und führt zu mangelnder Nachvollziehbarkeit behördlicher Entscheidungen und damit zu Akzeptanzproblemen in der Bevölkerung.

Es ist daher eine Harmonisierung der Rechtsgrundlagen und Regelwerke zum Umgebungslärm §§ 47 a bis f BImSchG (Lärminderungsplanung) sowie der Rechtsgrundlagen und Regelwerke zu lärmbedingten Verkehrsbeschränkungen nach § 45 StVO als Grundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen vorzunehmen, so dass Mehrfachberechnungen entbehrlich werden, ohne das Schutzniveau abzusenken.

Bis zur Harmonisierung der Berechnungsverfahren ist sicherzustellen, dass die Ergebnisse der strategischen Lärmkartierung ebenso als Grundlage von Sanierungsverpflichtungen oder straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen herangezogen werden können. Auf die Entschließung des Bundesrates zur Harmonisierung der Rechtsgrundlagen und Regelwerke zum Lärmschutz vom 20.09.2019 wird verwiesen (BR-Drs 289/19).