

20.09.21

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Stellungnahme der Bundesregierung zu der Entschließung des Bundesrates zur Zweiten Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, 15. September 2021

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. Reiner Haseloff

Sehr geehrter Herr Bundesratspräsident,

namens der Bundesregierung übersende ich Ihnen als Anlage die Stellungnahme der Bundesregierung zu der Entschließung des Bundesrates zu „Zweite Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)“ vom 03. Juli 2020 (BR-Drs. 274/20 (B)).

Mit freundlichen Gren
Steffen Bilger

siehe Drucksache 274/20 (Beschluss)

**Entschließung des Bundesrates vom 03. Juli 2020 zu
„Zweite Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des
Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)“
in BR-Drucksache 274/20(B), Buchstabe B**

Text der Entschließung

Der Bundesrat hat ferner folgende Entschließung gefasst:

- 1. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, das Berechnungsverfahren der 16. BImSchV mit dem Berechnungsverfahren der EU für den Umgebungslärm BUB („Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen“) aus dem Jahr 2018 zukünftig zu harmonisieren, damit der Aufwand für Mehrfachberechnungen entfällt und eine Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen der EU-Umgebungslärmkartierung gegeben ist. Dabei sollte ein möglichst umfassender Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm sichergestellt werden.*
- 2. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, Regelungen für einen verkehrsl rm bergreifenden Lärmschutz zu treffen. Zumindest sollte bei der Ermittlung der Geräuschbelastung in dem zu betrachtenden Straßenabschnitt oder Schienenweg die Vorbelastung durch die Geräusche anderer Straßen oder Schienenwege berücksichtigt werden.*

Sachstand

- Zu Entschließung Ziffer 1:

Die nächste Runde der Erstellung der Lärmkarten nach § 47c BImSchG steht zum Jahr 2022 an. Dabei wird erstmalig die BUB angewendet. Kürzlich wurden noch einige Fehler der zugrundeliegenden CNOSSOS-EU behoben. Die entsprechenden Änderungen der BUB werden derzeit vorgenommen. Vor einer Bewertung der BUB bleiben zunächst die Praxiserfahrungen bei der ersten Anwendung der Berechnungsmethode in Deutschland abzuwarten.

Es ist darüber hinaus darauf hinzuweisen, dass der Bundestag in seinem Entschließungsantrag die Bundesregierung aufgefordert hat, bis spätestens zum 1. Juni 2026 einen Bericht über die Praxiserfahrungen bei der Anwendung der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) vorzulegen. Der Bericht soll insbesondere Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der RLS-19, sofern sie erprobt und praxistauglich sind, aufzeigen. Hier sind neben der BUB auch andere in Deutschland praktizierte Berechnungsverfahren hinsichtlich ihrer möglichen Geeignetheit für das Berechnungsverfahren zur Berechnung der von öffentlichen Straßen ausgehenden Lärmimmissionen darzustellen (BT-Drs. 19/160, 19(15)359).

- Zu Entschließung Ziffer 2:

Eine verkehrsträgerübergreifende Neuregelung des Verkehrsl rmschutzes hin zu einer Gesamtlärm-betrachtung ist derzeit nicht geplant.

Im Ressortforschungsplan des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit wurde das Vorhaben „Modell zur Gesamtl rmbewertung“ (FKZ 3715 55 1030) durchgeführt

und im Juni 2019 abgeschlossen. Es berücksichtigte die Lärmquellen Straßen-, Schienen- und Luftverkehr sowie Industrieanlagen. Der Bericht ist veröffentlicht unter <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/modell-zur-gesamtlaermbewertung>. Das Vorhaben zeigte weiteren Forschungsbedarf auf, der in einem laufenden Folgevorhaben untersucht wird. Die Ergebnisse werden voraussichtlich 2023 veröffentlicht werden. Problematisch an der Umsetzung einer Gesamtlärbetrachtung ist neben Kostenfolgen und Verpflichtungen für den Bund und insbesondere für Länder und Gemeinden, dass der Lärm der jeweiligen Verkehrsträger oftmals aus verschiedenen Ebenen einwirkt und differenziert zu charakterisieren ist. Dies erschwert in vielen Fällen die Berechnung und die Umsetzung eines gemeinsamen Lärmschutzkonzeptes.

Die derzeit geltenden quellenspezifischen Lärmschutzregelungen tragen den unterschiedlichen Geräuschcharakteristiken, Nutzungen und Anwendungsfällen Rechnung. Für Bündelungslagen von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes und Bundesschienenwegen können schon heute einzelfallbezogen Gesamt-Beurteilungspegel und gemeinsame Lärmschutzlösungen ermittelt werden. Dabei zeigt sich, dass jede Situation individuell zu bewerten ist.