

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Daniela Wagner, Dr. Bettina Hoffmann, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Lisa Badum, Harald Ebner, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**zu der Beratung der Verordnung der Bundesregierung
– Drucksachen 19/18471, 19/18779 Nr. 2, 19/19197 –**

**Zweite Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung
zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
(Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV)**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die mit Blick auf die Anzahl der Betroffenen mit Abstand größte Lärmbelastung geht in Deutschland vom Straßenverkehr aus. Hohe Schallpegel und chronischer Lärmstress beeinträchtigen nicht nur das Wohlbefinden, sondern sie machen krank. Die neuen Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation (WHO) zu Umgebungslärm von 2018 belegen, dass die menschliche Gesundheit unter Lärm stärker leidet, als bis dato angenommen. Entsprechend dringend ist der Handlungsbedarf.

Anlass für die vorliegende Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sind die Überarbeitung des Berechnungsverfahrens RLS-90 („Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“) für Straßenverkehrslärm und die Einführung eines rechtsverbindlichen Verfahrens zur Anrechnung von lärmmindernden Straßenbelägen.

Das neue Berechnungsverfahren RLS-19 wurde mit mehrjähriger Verspätung fertiggestellt, wird aber, zusammen mit den neuen Regelungen zu lärmmindernden Straßenbelägen, Verbesserungen für die Betroffenen mit sich bringen. Das gilt zumindest, sofern sich die zugrunde liegenden Vergleichsrechnungen zwischen alter und neuer RLS in der Realität bewahrheiten. Bislang sind diese Berechnungen mangels Veröffentlichung der Details allerdings nicht überprüfbar. Etliche Schwächen der RLS-90 sind trotz der sehr langen Bearbeitungsdauer nicht behoben worden.

Die neuen Regelungen sollen nun durch eine Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung in Kraft treten, die für neue und wesentlich geänderte Straßen gilt. Eine umfassende Evaluierung der 16. BImSchV ist dagegen erst für das Jahr 2025 vorgeschrieben. Erst dann soll überprüft werden, ob die Schwellenwerte, die Maßnahmen der Lärmvorsorge auslösen, noch haltbar sind.

Die bestehenden Schwellenwerte liegen weit oberhalb der aktuellen Empfehlungen der WHO, die in groß angelegten Metastudien den neuesten Stand der Lärmwirkungsforschung ausgewertet hat. Eine Korrektur nach unten ist überfällig. Zumindest für § 1 Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 sowie Satz 2 hätte sie sofort erfolgen müssen. Denn aus Lärmsicht wird in der 16. BImSchV eine Änderung erst dann als wesentlich anerkannt und löst Maßnahmen der Lärmvorsorge aus, wenn mindestens 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht erreicht werden.

An bestehenden Straßen sind die Werte, die eine Lärmsanierung auslösen, zwischenzeitlich mit gutem Grund auf 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht für allgemeine Wohngebiete gesenkt worden. Dieser Lärmbewertung folgt mittlerweile auch das Bundesverwaltungsgericht und verortet die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle ebenfalls bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) in der Nacht (Beschluss vom 25. April 2018, Az. 9 A 16.16, Rn. 87). Wo Grundrechte berührt sind, darf es keinen Aufschub geben.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die Schwellenwerte von § 1 Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 sowie Satz 2, die aus Lärmsicht eine Änderung als wesentlich anerkennen und Maßnahmen der Lärmvorsorge auslösen, von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht auf 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht zu senken,
2. mit der für 2025 vorgeschriebenen Evaluierung der übrigen Schwellenwerte der 16. BImSchV zeitnah zu beginnen, die erste Evaluierung 2022 vorzulegen und dabei die aktuelle Lärmwirkungsforschung angemessen abzubilden, ersteres angesichts dessen, dass die mehrjährige Arbeit an der RLS-90 und die verspätete Vorlage des Berichts der Bundesregierung zum Fluglärmgesetz gezeigt haben, dass für derartige Prozesse ein beträchtlicher Vorlauf erforderlich ist,
3. bis 2022 eine Harmonisierung mit dem 2018 bekannt gemachten Berechnungsverfahren der EU zu Umgebungslärm BUB („Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen“) zu bewerkstelligen, damit künftig der Aufwand für Mehrfachberechnungen entfällt und eine Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen der EU-Umgebungslärmkartierung gegeben ist, unter Ausschluss einer Verschlechterung der Situation der Betroffenen,
4. schnellst möglich die seit langem angekündigte und im Koalitionsvertrag versprochene, aber bis dato ausstehende Gesamtlärmbetrachtung umzusetzen, unter Einbeziehung des Straßenverkehrs-, Schienenverkehrs- und Fluglärms,
5. die RLS dahingehend zu überarbeiten, dass die Lärmbewertung frequenzabhängig erfolgt, wie es in der Schall 03 (dem Berechnungsverfahren der 16. BImSchV für Schienenverkehrslärm) und dem Berechnungsverfahren der EU für Umgebungslärm (BUB) der Fall ist, und dabei Korrektursummanden zu verwenden, im Sinne von Zuschlägen für bestimmte Geräuschsituationen, die der spektralen Zusammensetzung von Verkehrslärm entsprechen,
6. zur Berechnung nicht nur Dauerschallpegel heranzuziehen, sondern auch Einzelschallereignisse und die Anzahl der Maximalpegel, insbesondere für die Nacht, in der ein wesentliches Kriterium für den Schutz der Bevölkerung das Vermeiden von Aufwachreaktionen ist, und im Hinblick auf die Eigenschaften von Motorradlärm, der als besonders störend empfunden wird, und dem Maximalpegel besser gerecht werden,

7. für die angemessene Berücksichtigung von saisonabhängig stark schwankendem Motorradlärm das Verfahren anzuwenden, das bei der Berechnung von Fluglärm zum Einsatz kommt, und entsprechend jeweils die Werte der verkehrsreichsten sechs Monate des Jahres anzurechnen,
8. die Emissionsannahmen und detaillierten Vergleichsrechnungen, die der neuen RLS-19 und dem Vergleich mit der RLS-90 zugrunde liegen, zu veröffentlichen, um Transparenz und Nachvollziehbarkeit herzustellen.

Berlin, den 12. Mai 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

