

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniela Wagner, Oliver Krischer, Dr. Bettina Hoffmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/30662 –**

Lärmberechnung und Lärmschutz an neuen Straßen und Bestandsstraßen

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Straßenverkehr ist seit Langem die dominierende Lärmquelle in Deutschland. Hohe Schallpegel und chronischer Lärmstress beeinträchtigen das Wohlbefinden, und sie gefährden die Gesundheit. Die Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation (WHO) zu Umgebungslärm von 2018 belegen, dass die menschliche Gesundheit unter Lärm stärker leidet, als bis dahin angenommen. Eine erhöhte Exposition kann zu Herz-Kreislauf-Krankheiten, Depressionen und kognitiven Entwicklungsstörungen bei Kindern führen. In Deutschland fühlen sich nach Erhebungen des Umweltbundesamts 76 Prozent der Bevölkerung durch Straßenlärm gestört oder belästigt. Entsprechend groß ist der Handlungsbedarf. Die Schwellen, ab denen in Deutschland Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden, liegen nach Ansicht der Fragestellenden insgesamt deutlich zu hoch.

Mit mehrjähriger Verspätung wurde im Jahr 2019 das neue Verfahren zur Berechnung von Straßenverkehrslärm RLS-19 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) vorgelegt. Darin wurden unter anderem die Emissionsannahmen für Straßenfahrzeuge aktualisiert, um die aktuelle Fahrzeugflotte abzubilden. Gegenüber der vorangegangenen RLS-90 ergibt die Neuberechnung höhere Werte für alle außerorts gelegenen Straßen. Das bedeutet, dass in diesem Bereich zusätzliche Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden. Innerorts ergeben sich dagegen niedrigere Werte, sodass dort im Verhältnis künftig weniger Schallschutzmaßnahmen ergriffen werden müssen. Für das innerörtliche Szenario gibt es nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller noch Klärungsbedarf.

Durch eine Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV)) trat die RLS-19 am 1. März 2021 formal in Kraft. Die Verkehrslärmschutzverordnung gilt für neue und wesentlich geänderte Straßen. Bei Überschreiten der dort festgelegten Lärmschwellen besteht ein Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Im Bereich der Bestandsstraßen wird der Lärm derzeit dagegen weiterhin auf Basis der alten RLS-90 berechnet. Lärmschutzmaßnahmen sind hier zudem

eine „freiwillige“ Leistung, die aber ebenfalls an das Überschreiten bestimmter Lärmschwellen gebunden ist. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur will hier lediglich prüfen, ob und inwiefern die RLS-19 künftig auch für Bestandsstraßen Anwendung finden soll. Dazu wurde die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit einer Untersuchung über die Auswirkungen für diesen Fall beauftragt.

Den Fragestellerinnen und Fragestellern erschließt sich nicht, warum die aktualisierten Lärmberechnungen der neuen RLS-19 nicht schnellstmöglich auch für Bestandsstraßen wirksam werden sollen. Die Fahrzeugflotte ist die gleiche, unabhängig davon, ob sie auf neuen oder auf Bestandsstraßen unterwegs ist.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung hat in den letzten Jahren den Lärmschutz für die Anwohner an neuen oder wesentlich geänderten Straßen (Lärmvorsorge) mit Einführung der aktualisierten Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) durch die Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) wesentlich verbessert. Auch auf die Verbesserung des Lärmschutzes an bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Lärmsanierung) hat die Bundesregierung den Fokus gesetzt.

Für die Lärmsanierung hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) am 1. August 2020 die Auslösewerte um weitere drei dB(A) abgesenkt, so dass Anwohner nun bereits bei geringeren Pegeln Lärmschutzmaßnahmen erhalten können. Außerdem gelten seit dem 1. März 2021 nicht nur für die Lärmvorsorge die neuen RLS-19, sondern auch für die Lärmsanierung. Die RLS-19 legen die aktuellen Emissionsansätze von Fahrzeugen zugrunde. Neu ist auch, dass nun die akustischen Eigenschaften von Straßendeckschichten auch für Geschwindigkeiten in Innerortslagen angesetzt werden können. Durch die Änderung der 16. BImSchV wurde außerdem ein rechtssicheres Verfahren zur Bestimmung und Festlegung der lärm mindernden Wirkung von Straßendeckschichten eingeführt.

1. Wie begründet die Bundesregierung, dass die RLS-19 bis auf Weiteres nicht für Bestandsstraßen angewendet werden soll?
2. Wenn die neue RLS-19 ein realistisches Bild von den aktuellen Verkehrsemissionen abgibt, wie ist es dann zu rechtfertigen, den Lärm an Bestandsstraßen mit den abweichenden und nicht mehr realistischen Emissionsannahmen der alten RLS-90 zu berechnen?
3. Welche formalen Schritte sind notwendig, damit die RLS-19 auch für Bestandsstraßen anwendbar wird?
4. Wann erwartet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur das Ergebnis der Prüfung, ob und inwiefern die RLS-19 künftig auch für Bestandsstraßen Anwendung finden soll, und wann soll ggf. die Umsetzung erfolgen?

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, der sog. Lärmsanierung, sind die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19 seit dem 1. März 2021 als maßgebliches Berechnungsverfahren anzuwenden.

Für die Anwendung der RLS-19 im Rahmen von straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen bedürfte es einer Anpassung der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Die Anwendung der RLS-19 in diesem Rahmen befindet sich in der Prüfung.

5. Inwiefern sind für die Umsetzung der RLS-19 aktualisierte „Rechenbeispiele“ erforderlich, entsprechend denjenigen, die zwei Jahre nach Inkrafttreten der RLS-90 zu deren Erläuterung vorgelegt wurden, wann erscheinen diese ggf., und inwiefern sind diese unerlässlich für die Anwendung der RLS-19?

Die RLS-19 können ohne Vorliegen von Rechenbeispielen angewendet werden. Die Praxiserfahrungen im Hinblick auf die Berechnungen nach den RLS-19 müssen abgewartet werden.

6. Liegt bereits die Software vor, mit der die RLS-19 in der Praxis gerechnet werden soll, falls nein, wann wird diese zur Verfügung gestellt?
7. Inwiefern sind für die Qualitätssicherung dieser Software Testaufgaben erforderlich, und wann erscheinen diese ggf.?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Seit dem 1. März 2021, der Einführung der RLS-19 für den Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der Lärmsanierung, werden Berechnungen nach den RLS-19 mit den entsprechenden Softwareprodukten durchgeführt.

Die Software muss der „Qualitätsanforderung und Prüfbedingungen schalltechnischer Software für den Immissionsschutz“ des gleichnamigen Arbeitsausschusses des DIN genügen. Die Software zur Anwendung der RLS-19 ist durch entsprechende Testaufgaben qualitätsgesichert. Die Testaufgaben sowie die Konformitätserklärung werden seit Anwendung der RLS-19 von der Bundesanstalt für Straßenwesen zur Verfügung gestellt. Es wird auf die Internetseite verwiesen (abrufbar unter: https://www.bast.de/BASSt_2017/DE/Kurzinfos/Verkehrstechnik/2021/V-01.html;jsessionid=D021F8519E774F448F8FD3E424EEB91B.live21304).

8. Inwiefern bringt die neue Regelung Vorteile für Menschen mit sich, die vom Lärm innerorts gelegener Straßen betroffen sind (bitte detailliert ausführen)?

Die RLS-19 geben erstmalig die Möglichkeit, ebenfalls für innerörtliche Geschwindigkeiten lärmindernde Straßendeckschichten als Lärmschutzmaßnahme anzusetzen. Zudem haben neuartige Straßendeckschichten und deren lärmindernde Wirkung für den innerörtlichen Bereich Eingang in die RLS-19 gefunden. In die Berechnungen können daher zum Beispiel nun zusätzlich auch lärmtechnisch optimierter Asphalt aus AC D LOA und dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung aus DSH-V lärmindernd angesetzt werden. Zukünftig können für praxiserprobte neuartige Bauweisen von Straßendeckschichten nach einem festgelegten Verfahren, den „Technischen Prüfvorschriften zur Korrekturwertbestimmung der Geräuschemissionen von Straßendeckschichten“ (TP KoSD-19), Korrekturwerte zur Abbildung der akustischen Eigenschaften der Straßendeckschichten ermittelt und festgelegt

werden. Dies erweitert die Auswahl für in den Berechnungsverfahren ansetzbaren aktiven Lärmschutz in innerörtlichen Lagen.

9. Welche Erhebungen liegen der Aussage in der Verordnung auf Bundestagsdrucksache 19/18471 (S. 15) zugrunde, in der es heißt: „(...) während innerorts Schutzmaßnahmen in etwas geringerem Umfang als bisher vorzusehen sind. Dies lässt sich damit begründen, dass nun ebenfalls die lärm mindernden Eigenschaften von Fahrbahnbelägen bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h angesetzt werden können“?

Den Berechnungen nach den RLS-19 liegen umfassende Eingaben und Rechenvorgänge für Innerortsstraßen mit Geschwindigkeiten ≤ 60 km/h zugrunde, da erstmalig für diesen Geschwindigkeitsbereich auch Korrekturwerte für Deckschichten, die zweite Reflexion und Kreisverkehre berücksichtigt werden. So können mit den RLS-19 geringere Pegel als mit den RLS-90 ermittelt werden. Die lärm mindernden Eigenschaften der Straßendeckschichten können erstmalig auch im Innerortsbereich im Rahmen des Berechnungsverfahrens nach den RLS-19 angesetzt werden. Nach den Berechnungen nach den alten RLS-90 konnten dagegen Straßendeckschichten mit lärm mildernder Wirkung nicht als Lärmschutzmaßnahmen angesetzt werden.

10. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung innerorts bereits vermehrt lärm mildernde Straßenbeläge aufgebracht, und falls nein, wie lässt sich in Zusammenhang mit Frage 9 erklären, dass innerorts bei Anwendung der RLS-19 künftig weniger Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden?

Die Erfahrungen zeigen, dass insbesondere in innerörtlichen Bereichen bislang neben Asphaltbeton und Splittmastixasphalt in großem Maße auch die in Antwort zu Frage 8 aufgeführten Straßendeckschichten eingebaut wurden, obwohl sie in den Berechnungen nach den RLS-90 nicht als lärm mildernd angesetzt werden durften. Die einzige Straßendeckschicht ohne lärm mildernden Effekt in den Berechnungen ist der nicht geriffelte Gussasphalt, der kaum noch zur Anwendung kommt.

11. Aus welchem Jahr stammen die Erhebungen zur Zusammensetzung der Fahrzeugflotte auf deutschen Straßen, die der RLS-19 zugrunde liegen?
12. Wie hat sich die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte ggf. seit dieser Erhebung verändert?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Standardwerte für die stündliche Verkehrsstärke und den Anteil von Fahrzeugen der Fahrzeuggruppen Lkw1 und Lkw2 (dort Tabelle 2) sind aus den Daten der Straßenverkehrszählung 2010 abgeleitet worden. Laut RLS-19 sind die Standardwerte nur anzuwenden, wenn projektspezifische Daten nicht vorliegen.

13. Inwiefern ist es ein Vorteil für die Lärmbetroffenen, wenn Motorräder emissionsmäßig in die Fahrzeuggruppe der Lkw2 eingeordnet werden?

In den RLS-90 wurden Motorräder der Fahrzeugkategorie Pkw zugeordnet. Mit den RLS-19 ist es nun möglich, Motorräder als laute große Lkw2 einzustufen, so dass die Motoradmissionen zu Gunsten der Lärmbetroffenen in besonderem Maße berücksichtigt werden können.

14. Inwiefern bedeutet es für die Lärmbetroffenen analog dazu keinen Nachteil, wenn Lieferwagen mit einem Gewicht zwischen 2,8 Tonnen und 3,5 Tonnen emissionsmäßig nicht mehr den Lkw sondern den Pkw zugeordnet werden (bitte ausführlich begründen)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 17/3342 verwiesen.

Diese Tonnagedifferenz erzeugt lärmtechnisch keine signifikanten Unterschiede.

15. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts, Aktenzeichen 9 A 16.16 (Randnummer 87) vom 25. April 2018, in dem das Gericht die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle für Straßenverkehrslärm bei 67 Dezibel am Tag und bei 57 Dezibel in der Nacht verortet und damit jeweils 3 Dezibel unter den Schwellen, ab denen in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus Lärmsicht eine Änderung des Verkehrsgeschehens als wesentlich anerkannt wird und Lärmschutzmaßnahmen auslöst?

Die ständige höchstrichterliche Rechtsprechung geht ab einem Pegel von 60 dB(A) in der Nacht und 70 dB(A) am Tag von einer grundrechtsrelevanten Gesundheitsgefährdung bzw. Verletzung der Eigentumsgarantie aus. Der 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts begründet seine Überlegungen in dem Beschluss vom 25. April 2018 mit der im Jahr 2010 erfolgten Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes.

Die Auslösewerte der Lärmsanierung wurden 2010 um 3 dB(A) und im Jahr 2020 um weitere 3 dB(A) abgesenkt, um den Anwohnern auch an Bestandsstraßen außerhalb des gesetzlichen Anspruchs als freiwillige Leistung besseren Schutz vor Verkehrslärm zu gewährleisten.

16. Wie weit ist die Ausarbeitung des Nationalen Verkehrslärmschutzpaketes fortgeschritten, das sich an das 2020 ausgelaufene Lärmschutzpaket II anschließen soll, und wann ist dessen Veröffentlichung zu erwarten?
17. Wie weit ist die im Koalitionsvertrag angekündigte Gesamtlärmbetrachtung fortgeschritten, wann ist deren Veröffentlichung zu erwarten, und wird diese neben Schienen- und Straßenverkehrslärm auch Fluglärm umfassen, falls nein, warum nicht?

Die Fragen 16 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Das BMVI hat mit dem Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II (NVP II) im Jahr 2009 neue und laufende Maßnahmen zur Vermeidung von und zum Schutz vor Verkehrslärm vorgestellt und gebündelt. Nicht zuletzt auf Grundlage des NVP II konnten bis zum Jahr 2020 zahlreiche Maßnahmen mit teils grund-

legender Bedeutung für den Lärmschutz umgesetzt werden. Der Verkehrslärmschutz bleibt integraler Bestandteil der Verkehrspolitik des BMVI.

Die Herausforderungen zur weiteren Vermeidung von und zum Schutz vor Verkehrslärm im Lärmschutz liegen schwerpunktmäßig im städtischen Verkehr, an kommunalen Straßen sowie der Lärmaktionsplanung der Kommunen. Zudem müssen Klimaschutz und Luftqualität einbezogen werden.

Im Ressortforschungsplan des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit wurde das Vorhaben „Modell zur Gesamtlärbewertung“ (FKZ 3715 55 1030) durchgeführt. Es berücksichtigte die Lärmquellen Straßen-, Schienen- und Luftverkehr sowie Industrieanlagen. Es wird auf den veröffentlichten Bericht verwiesen (abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/modell-zur-gesamtlarmbewertung>). Das Vorhaben zeigte weiteren Forschungsbedarf auf, der im Folgevorhaben untersucht wird. Die Ergebnisse werden voraussichtlich im Jahr 2023 veröffentlicht.

Die geltenden quellspezifischen Lärmschutzregelungen tragen den unterschiedlichen Geräuschcharakteristiken, Nutzungen und Anwendungsfällen Rechnung und haben sich bewährt. 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. Darüber hinaus wird auf § 2 Absatz 4 der 16. BImSchV verwiesen, wonach die Bundesregierung bis spätestens 2025 dem Deutschen Bundestag über die Durchführung der 16. BImSchV berichten soll.

18. Liegen der Bundesregierung Berechnungen oder Schätzungen über die jährlichen Gesundheitskosten und Kosten für die Sozialkassen (z. B. infolge von Arbeitsunfähigkeit) vor, die durch die Folgen von Straßenverkehrslärm verursacht werden, wenn ja, was sind deren Ergebnisse, wenn nein, plant die Bundesregierung, derartige Daten zu erheben?

Die „Methodenkonvention 3.1 zur Ermittlung von Umweltkosten – Kostensätze“ des Umweltbundesamtes enthält Kostenaussagen über die Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm in Deutschland (vgl. Nummer 4.3, abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/methodenkonvention-umweltkosten>). Die Angaben wurden auf Grundlage der Lärmkartierung nach der EU-Umgebungsärmrichtlinie ermittelt.

19. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die durchschnittlichen Einkommensverhältnisse von Menschen, die an besonders stark von Verkehrslärm betroffenen Straßen wohnen?

Der Indikator „Beeinträchtigung durch Lärm oder Luftverschmutzung“ des Sechsten Armuts- und Reichtumsberichts der Bundesregierung auf Grundlage der Daten des Sozioökonomischen Panels ermöglicht Aussagen darüber, wie stark sich unterschiedliche Einkommensgruppen durch Lärm oder Luftverschmutzung beeinträchtigt fühlen (vgl. Kapitel C.III.1.2).

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/29815 verwiesen.

20. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Wirksamkeit und die Kosten von Temporeduzierungen als Mittel der Lärminderung?

Auf Autobahnen entstehen je Streckenabschnitt mit Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen Kosten von mindestens 2.400 Euro für die erstmalige Beschaffung und Anbringung der Verkehrszeichen, die jeweils alle 10 bis 15 Jahre erneut anfallen. Dazu kommen Kosten für die Unterhaltung. Diese Kosten gelten für einfache, nicht nach Fahrzeugarten oder Tageszeiten differenzierende Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie für kurze Streckenabschnitte. Bei längeren Streckenabschnitten ist mit Mehrkosten von etwa 800 Euro je Kilometer zu rechnen.

An Autobahnen liegt die durch Geschwindigkeitsbeschränkungen erzielbare Lärminderung in Abhängigkeit vom örtlichen Einzelfall rechnerisch zwischen unter einem und etwa drei dB(A) und damit weit unterhalb von dem, was durch bauliche Maßnahmen erreichbar ist. Die Wirksamkeit hängt zudem von der Befolgung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit durch die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ab.

Die bei den Ländern anfallenden Kosten für die Verkehrsüberwachung und die entsprechenden straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen sind der Bundesregierung nicht bekannt.

