

03.07.20

## Beschluss des Bundesrates

---

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

A

Der Bundesrat hat in seiner 992. Sitzung am 3. Juli 2020 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderung zuzustimmen:

#### Zu Artikel 1 Nummer 01 – neu – (§ 2 Absatz 1 Nummer 3 16. BImSchV)

In Artikel 1 ist der Nummer 1 folgende Nummer 01 voranzustellen:

- ,01. In § 2 Absatz 1 Nummer 3 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort „Mischgebieten“ werden die Wörter „und Urbanen Gebieten“ angefügt.‘

#### Begründung:

In der geltenden Fassung der Verkehrslärmschutzverordnung fehlen in § 2 der 16. BImSchV Immissionsgrenzwerte für das durch das Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057) eingeführte Urbane Gebiet (§ 6a Baunutzungsverordnung). Urbane Gebiete dienen wie Mischgebiete dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben sowie anderen Einrichtungen, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Es ist daher sachgerecht, sie hinsichtlich der Immissionsgrenzwerte in die gleiche Kategorie wie die Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete einzuordnen.

**B**

Der Bundesrat hat ferner folgende

**E n t s c h l i e ß u n g**

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.

**Begründung:**

Für die Umgebungslärmkartierung in Deutschland wurde 2018 die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB) eingeführt. Diese ist für die vierte Runde der Lärmkartierung anzuwenden.

Eine Umsetzung der Maßnahmen aus der daraus folgenden Lärmaktionsplanung erfolgt jedoch auf der Grundlage der vorhandenen Regelungen zum Verkehrslärmschutz. Dies sind zum Beispiel für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen die 16. BImSchV beziehungsweise für verkehrrechtliche Maßnahmen die Lärmschutz-Richtlinie StV. In beiden Regelungen kommt bisher die RLS-90 als Berechnungsmethode für den Straßenverkehrslärm zur Anwendung.

Die Einführung eines neuen Verfahrens zur Berechnung des Straßenverkehrslärms in der 16. BImSchV verkompliziert die Behandlung von Straßenverkehrslärmproblemen ohne einen nennenswert neuen Beitrag zu deren Lösung zu leisten.

Die erste Berechnung der Umgebungslärmkartierung mit den neuen einheitlichen Berechnungsverfahren der EU steht im Jahr 2022 an. Danach sollten die dabei gesammelten Erfahrungen mit den EU Methoden auf eine Übertragbarkeit für den nationalen Verkehrslärmschutz abgeprüft werden, um dann nach Möglichkeit zu einem einheitlichen oder zumindest angenäherten Verfahren zu gelangen, womit die Transparenz und Akzeptanz der Aktionsplanung und ihrer Umsetzung deutlich gewinnen würden. Dies entspricht auch dem Beschluss zu TOP 32 der 93 UMK.

2. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, Regelungen für einen verkehrslärm-übergreifenden 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.

Begründung:

Die Bürgerinnen und Bürger sind einer Vielzahl von Lärmquellen ausgesetzt, wobei unterschiedliche Lärmquellen häufig gleichzeitig einwirken. Der Schutz vor Gesamtlärm ist jedoch gesetzlich nicht zufriedenstellend geregelt. Dies ist für die Betroffenen nicht vermittelbar und aus der Sicht des umweltbezogenen Gesundheitsschutzes auch nicht zu rechtfertigen.

Die UMK hat sich wiederholt für eine Gesamtlärbetrachtung eingesetzt, zuletzt in der 89. UMK 2017. Im Koalitionsvertrag des Bundes 2018 wurde die Gesamtlärbetrachtung bereits angekündigt. Auch der Sachverständigenrat für Umweltfragen weist in seinem aktuellen Umweltgutachten 2020 auf die Notwendigkeit der summativen Betrachtung unterschiedlicher Lärmquellen hin.

Ein erster Schritt in Richtung Gesamtlärbetrachtung wäre die Berücksichtigung der Vorbelastung durch die Geräusche der gleichen Quellenart, das heißt der Geräusche anderer Straßen- und Schienenwege bei der Ermittlung der Geräuschbelastungen in dem zu betrachtenden Straßenabschnitt oder Schienenweg.