

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR
BADEN - WÜRTTEMBERG**

Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart
E-Mail: poststelle@vm.bwl.de
FAX: +49 (711) 231-5899

An die
Präsidentin des Landtags
von Baden-Württemberg
Frau Muhterem Aras MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

— nachrichtlich

Staatsministerium

Antrag des Abgeordneten Dr. Erik Schweikert und Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP
— **Auswirkungen der Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung auf**
Straßenbauprojekte und Lärmschutz in Baden-Württemberg
— **Drucksache 17/1074**

Ihr Schreiben vom 27. Oktober 2021

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr nimmt zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen*

zu berichten,

1. *wie sie die Anpassungen der Verkehrslärmschutzverordnung insbesondere hinsichtlich des neuen Berechnungsverfahrens („Teilstückverfahren“ statt „lange, gerade Fahrstreifen“), der Emissionsannahmen und der Straßendeckschichtkorrektur bewertet;*

Das in der RLS-90 angegebene vereinfachte Berechnungsverfahren „langer, gerader Fahrstreifen“ wurde in der Praxis hauptsächlich als Abschätzverfahren und für erste Einschätzungen der Lärmsituationen genutzt. Die Berechnungen nach „langer, gerader Fahrstreifen“ setzten voraus, dass die Geräuschemissionen entlang eines Straßenabschnitts konstant sind und sich die Ausbreitungsbedingungen nicht verändern. Alle schalltechnischen Berechnungen, die als Grundlage für die Dimensionierung von Schallschutzmaßnahmen dienen, werden mithilfe von Berechnungssoftware erstellt. Dies ermöglicht es auch bei Berechnungen nach RLS-90 das genauere Teilstückverfahren gemäß Abschnitt 4.4.2 der RLS-90 anzuwenden.

Die Anpassung der Emissionsansätze in den RLS-19 war notwendig, da sich die Geräuschemissionen der Fahrzeuge in den vergangenen Jahren deutlich geändert haben und damit in den Berechnungen nach RLS-90 nicht mehr die vorherrschende Fahrzeugflotte abgebildet wurde. Die Aufteilung der Fahrzeuggruppen in den RLS-19 erfolgt abweichend von den RLS-90 in PKW, Lkw 1 (Lkw und Bus) und Lkw 2 (Lkw mit Anhänger und Sattel Kfz).

Die Straßendeckschichtkorrektur in den RLS-19 werden in Abhängigkeit der Geschwindigkeiten (< 60 km/h und > 60 km/h) und der Fahrzeuggruppen in den Berechnungen berücksichtigt. Die Angaben zur Straßendeckschichtkorrektur in Tabelle 4a der RLS-19 sind allerdings lückenhaft, was in Einzelfällen zu Schwierigkeiten bei den schalltechnischen Berechnungen führt. Derzeit ist nicht bekannt ob und wann die die fehlenden Straßendeckschichtkorrekturwerte veröffentlicht werden.

2. *welche Geräuschemissionen die RLS-19 im Vergleich zur vorher geltenden RLS-90 für die einzelnen Kraftfahrzeugarten zugrunde legt;*

Die anzusetzenden Emissionspegel unterscheiden sich je nach Kategorie und Geschwindigkeit. Die Emissionsansätze der Fahrzeuggruppe Pkw werden durch den Einsatz breiterer Reifen und dem größeren Gewicht bei neueren Fahrzeugen in den RLS-19 lauter. Die Emissionsansätze der Fahrzeuggruppe Lkw 1 werden dagegen insbesondere bei geringen Geschwindigkeiten leiser, was an der fortentwickelten Antriebstechnik liegt. Bei größeren Geschwindigkeiten wiederum überwiegen die Rollgeräusche. Die Emissionsansätze der Gruppe Lkw 2, der nun auch

Motorräder zugeschlagen werden, ist vergleichbar mit der Fahrzeuggruppe Lkw der RLS-90.

3. *welche sonstigen Unterschiede zwischen der RLS-19 und der RLS-90 im Hinblick auf die Lärmberechnung bestehen;*

Die wesentlichen Unterschiede der RLS 90 und RLS-19 wurden in der Bundesdrucksache 274/20 *Zweite Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV)* ausgearbeitet und werden im Folgenden zitiert:

Der längenbezogene Schalleistungspegel wird nun als Ausgangswert verwendet, so dass die Emission nun unmittelbar an der Quelle ansetzt. Das Verfahren „lange, gerade Fahrstreifen“ nach Abschnitt 4.4.1 der RLS-90 wird durch das „Teilstück-Verfahren“ abgelöst.

- In den RLS-19 erfolgen Anpassungen des Kreuzungszuschlags dahingehend, dass der Belästigungszuschlag (Zuschlag für erhöhte Störwirkung von lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen) nun bereits bei der Emission berücksichtigt wird und nicht wie bei den RLS-90 entfernungsabhängig ist. Dies führt dazu, dass die in den RLS-90 entstandenen Wertsprünge vermieden werden. Darüber hinaus finden erstmalig Störwirkungen aus dem Befahren von Kreisverkehrsplätzen Berücksichtigung.

Der Steigungszuschlag wird angepasst. Steigungen und Gefälle im Zuge von Straßen wurden in den RLS-90 durch einen Korrekturwert (Steigungszuschlag) berücksichtigt. In den RLS-19 erfolgt nun eine Trennung der Ansätze für Pkw und Lkw, da sie ein differenziertes Geräuschverhalten an Steigungs- und Gefällestrecken aufweisen.

- Die Emissionsansätze für Pkw und Lkw werden in den RLS-19 aktualisiert und bilden die heutige auf den Straßen vorhandene Fahrzeugflotte ab.
- In den RLS-19 erfolgt eine Aufteilung der Lkw in leichte Lkw (Lkw1) und schwere Lkw (Lkw2). Als Grundlage für die Gruppierung der Fahrzeuge dient die Grundklassifizierung (Grundklassen) für Fahrzeuge nach den „Technischen Lieferbedingungen für Streckenstationen“ - Ausgabe 2012

(TLS 2012). Die festgelegte Zuordnung in die Fahrzeuggruppen Pkw, Lkw1 und Lkw2 erfolgt aus Gründen der Praktikabilität im Zusammenhang mit der Verkehrszählung nicht anhand der Differenzierung nach der „Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3)“ der UNECE und somit auch nicht nach der kleinteiligeren Grenzwertklassifizierung nach der EU-Verordnung Nr. 540/2014 bzw. den UN-Regelungen Nr. 41 und 51. Folgende Zuordnung in Fahrzeuggruppen wurde gewählt:

- PKW: Pkw + PkwA (Pkw mit Anhänger) + Lfw (Lieferwagen)
 - Lkw1: Lkw + Bus
 - Lkw2: LkwA (Lkw mit Anhänger) + Sattel Kfz als weitere Differenzierung werden Motorräder zu Gunsten der Lärmbetroffenen emissionsmäßig wie Lkw2 sowie entsprechend der Geschwindigkeit von PKW eingestuft.
-
- Zu Gunsten der Lärmbetroffenen wird für die Fahrzeuggruppen Lkw1 und Lkw2 abweichend von den zulässigen Geschwindigkeiten nach der StVO in Fällen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung außerorts eine Geschwindigkeit von 80 km/h sowie für Autobahnen und Kraftfahrstraßen von 90 km/h angenommen.
 - Das bisher in den RLS-90 enthaltene System der Korrekturwerte für unterschiedliche Straßenoberflächen (DStrO-Werte) wird in den RLS-19 grundlegend neu geregelt: Bislang werden DStrO-Werte nur an Pkw bestimmt, und lärmindernde Straßendeckschichten stehen nur für den Geschwindigkeitsbereich > 60 km/h zur Verfügung, so dass insbesondere für innerörtliche Straßen der akustische Einfluss von Deckschichten nicht berücksichtigt werden kann. Die Korrekturwerte werden in den RLS-19 künftig mit „Straßendeckschichtkorrektur (DSD)“ bezeichnet. Wesentlich ist, dass nun für die Fahrzeuggruppen Pkw und Lkw getrennte DSD-Werte vorliegen werden. Des Weiteren werden künftig Straßendeckschichtkorrekturen für Geschwindigkeiten ≤ 60 km/h bereitgestellt. Als so genannter Referenzbelag wird bisher der sog. „nicht geriffelte Gussasphalt“ herangezogen. Statt des fixen Referenzbelags enthalten die RLS-19 nun einen auf Splittmastixasphalt bezogenen, messtechnisch ermittelten und festgeschriebenen Emissionsgrundwert. Entsprechende Umrechnungen vorhandener DStrO-Werte wurden durchgeführt und drei weitere Korrekturwerte von den neuen lärmindernden Straßendeckschichten SMA LA, AC D

LOA und DSH-V nach dem Verfahren der TP KoSD-19 festgelegt.

- In den RLS-90 wird reflektierter Schall nur in der 1. Reflexion berücksichtigt. Lediglich in Situationen, bei denen durch seitliche Bebauung neben der Straße schluchtenartige Verhältnisse vorliegen, erhöht sich der Mittelungspegel zusätzlich durch einen Zuschlag. Bei standardmäßiger Berücksichtigung der 1. Reflexion werden bestimmte, insbesondere innerstädtische, Situationen hinsichtlich der Geräuschimmissionen unzureichend abgebildet. Dies kann beispielsweise bei nicht geschlossener Blockbebauung zur Unterschätzung der Immissionswerte an den Rückseiten der Gebäude führen. Die RLS-19 berücksichtigen nun reflektierten Schall standardmäßig einschließlich der zweiten Reflexion bei entsprechender Verringerung des Zuschlags für Mehrfachreflexion. Die oben skizzierten Ungenauigkeiten werden damit weitgehend vermieden. Durch die Begrenzung auf die 2. Reflexion bleiben die für schalltechnische Untersuchungen benötigten Rechenzeiten in einem praktikablen Rahmen. Die Berücksichtigung weiterer Reflexionen würde den Beurteilungspegel nicht nennenswert verändern.

4. *inwiefern sie durch die Anpassungen der Verkehrslärmschutzverordnung mit Kostenänderungen für Lärmschutzmaßnahmen bei Straßenbauprojekten in Baden-Württemberg (pro Straßenkategorie, möglichst unter Nennung konkreter Summen für Bund, Land und Kommunen (ggf. aufgeteilt auf Kreise und Gemeinden) rechnen;*
5. *inwiefern durch die Anpassungen der Verkehrslärmschutzverordnung mit Folgen für sich in Planung oder sich im Bau befindliche Vorhaben im Straßenverkehr zu rechnen sind;*

Zu Frage 4 und 5:

Im Rahmen der Lärmvorsorge gilt die Stichtagregelung:

Das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur hat die "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" – Ausgabe 2019 – RLS-19 am 31. Oktober 2019 im Verkehrsblatt (VkBl. 2019, Heft 20, S. 698) amtlich bekannt gegeben.

Mit dem Inkrafttreten der Zweiten Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Ver-

ordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärm-schutzverordnung – 16. BImSchV) (BGBl. 2020, I, S. 2334) zum 1. März 2021 ist das Berechnungsverfahren der neuen RLS-19 rechtsverbindlich für den Geltungsbereich der 16. BImSchV und unter Beachtung der Übergangsregelung nach § 6 der 16. BImSchV im Rahmen der Lärmvorsorge anzuwenden, sofern nicht bis vor Ablauf des 1. März 2021

- der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens gestellt worden ist oder
- für den Fall, dass ein Bebauungsplan die Planfeststellung ersetzt, der Beschluss nach § 2 Absatz 1 Satz 2 des Baugesetzbuchs in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), gefasst und ortsüblich bekannt gemacht worden ist.

Maßnahmen in Planung für die nicht vor dem 1. März 2021 der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gestellt wurde, werden überarbeitet und an die neuen Vorschriften angepasst. Die Anpassungen betreffen neben den schalltechnischen Gutachten ggf. auch die Verkehrsuntersuchungen, sofern hier nicht die erforderlichen Eingangsdaten für die Berechnungen nach RLS-19 vorliegen. Eventuell resultieren aus den überarbeiteten Schallschutzkonzepten weitere Anpassungen in der Straßenplanung.

Im Rahmen der Lärmsanierung berechnet sich der Beurteilungspegel für den jeweiligen Abschnitt des Straßenbauvorhabens weiterhin nach den Vorschriften der Verordnung nach den RLS-90, wenn

- die erforderlichen Baurechtsverfahren bis einschließlich 1. März 2021 eingeleitet wurden (Antrag auf Planfeststellung / Plangenehmigung),
- die Maßnahmen bereits im Bau/in der Ausführungsplanung sind,
- der Baubeginn bei Maßnahmen, die keines Baurechtsverfahrens bedürfen (z. B. Erhaltungsmaßnahmen mit Einbau von lärminderndem Asphalt), vor Ablauf des 1. März 2021 erfolgte oder
- die Antragstellung (Posteingang bei dem Regierungspräsidium) bzgl. passiver Schallschutzmaßnahmen (u.a. Lärmschutzfenster) an Umfassungsbauteilen

schutzbedürftiger Räume bis einschließlich 1. März 2021 erfolgte.

Für alle anderen Maßnahmen sind die RLS-19 für Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes und Straßen in der Baulast des Landes anzuwenden.

6. *bei welchen Bau- oder Sanierungsvorhaben im Straßenverkehr in Baden-Württemberg die Planungen durch die Anpassung der Verkehrslärmschutzverordnung in welcher Weise überarbeitet werden (unter Nennung von Kostenänderungen) müssen;*

Anpassungen der Planungen ergeben sich, sofern die unter Punkt 5 genannten Regelungen nicht zutreffen, für die schalltechnischen Gutachten und die Verkehrsgutachten, sofern hier die erforderlichen Eingangsdaten für Berechnungen nach RLS-19 nicht vorliegen. Sofern aus den geänderten schalltechnischen Gutachten Änderungen der Straßenplanung resultieren, sind diese ebenfalls anzupassen.

Aufgrund der unter 4 und 5 genannten Gründen ist eine Auflistung von Planmaßnahmen nicht möglich.

Kostenänderungen, die sich zum einen durch die Überarbeitung der Planungsunterlagen und zum anderen aus Änderungen in den Schallschutzkonzepten ergeben, lassen sich derzeit nicht beziffern. In den meisten Fällen wird dieser Mehraufwand auch nicht nachträglich zu beziffern sein, da die planenden Regierungspräsidien bereits zu einem frühen Zeitpunkt in die Berechnungen nach RLS-19 eingestiegen sind und damit keine unterschiedlichen Berechnungen und Schallschutzkonzepte erstellt wurden, die einen direkten (Kosten-) Vergleich möglich machen.

7. *inwiefern durch die Anpassung der Verkehrslärmschutzverordnung die Notwendigkeit besteht, vorhandene oder in Planung befindliche Lärmaktionspläne von (welchen) Kommunen in Baden-Württemberg überarbeiten zu müssen;*

Grundlage für die Bewertung des Umgebungslärms im Rahmen der Lärmaktionspläne sind Lärmkarten nach § 47c BImSchG. Diese werden gemäß den in der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BIm-SchV) festgelegten Berechnungsverfahren erstellt. Ein Anpassungsbedarf für bestehende oder in der Aufstellung begriffene Lärmaktionspläne ergibt sich hieraus nicht.

Die Umsetzung von Maßnahmen eines Lärmaktionsplans erfolgt nach dem jeweiligen Fachrecht. Daher sind gegebenenfalls entsprechend der fachrechtlichen Vorgaben weitere Lärmberechnungen erforderlich. Bei straßenbaulichen Maßnahmen sind dies Berechnungen nach den RLS-19, bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind für die Berechnungen aktuell immer noch die RLS-90 heranzuziehen.

Aufgrund der o. a. Gründen können keine Maßnahmen genannt werden.

8. *inwiefern sie angesichts der jetzt aktualisierten Berechnungsgrundlage für Verkehrslärm davon ausgeht, dass Bürgerinnen und Bürger verstärkt gegen bestehende und aus ihrer Sicht mangelhafte Lärmschutzmaßnahmen vorgehen und Verbesserungen einfordern;*

Das Ministerium für Verkehr nimmt das Thema Lärmschutz sehr ernst und geht in Zusammenarbeit mit den Regierungspräsidien allen Anfragen aus der Bürgerschaft nach. Für bereits umgesetzte Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge und Lärmsanierung gibt es jedoch keine rechtliche Grundlage erneute Berechnungen auf Grundlage der RLS-19 zu erstellen.

Eine Ausnahme stellen hier bekannte Lärmschwerpunkte dar, die bislang nicht lärmsaniert werden konnten, da die Auslösewerte nicht erreicht wurden. Durch die Absenkung der Auslösewerte für Lärmsanierung im Jahr 2020 und die Einführung der neuen Berechnungsvorschrift ergeben sich nun in manchen Fällen neue Betroffenheiten, die das Einschreiten der Straßenbauverwaltung und Umsetzen von Lärmschutzmaßnahmen ermöglichen.

9. *inwiefern aus den Anpassungen der Verkehrslärmschutzverordnung erweiterte Rechte und Handlungsmöglichkeiten für von Lärm betroffene Bürgerinnen und Bürger erwachsen;*

Die Handlungsmöglichkeiten für Bürgerinnen und Bürger ändern sich durch die neue Verkehrslärmschutzverordnung nicht. Auch sind die Rahmenbedingungen für

das Einschreiten der Straßenbauverwaltung durch die Grenzwerte der Lärmvorsorge und die Auslösewerte der Lärmsanierung gegeben.

10. *inwiefern sie davon ausgeht, dass die Lärmberechnung durch die neue RLS-19 für Bürgerinnen und Bürger transparenter wird und dadurch größere Akzeptanz findet.*

Lärmberechnungen sind insbesondere für die Prognose künftiger Lärmsituationen oder die Beurteilung verschiedener Lärminderungsvarianten unerlässliche Verfahren. Die in die Berechnungen eingehenden Einflussgrößen sind bekannt, so dass die Transparenz der Berechnungsergebnisse gewahrt ist.

Die novellierten Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) stellen im Vergleich zur Vorgängerrichtlinie RLS-90 das aktuellere und fachlich weiterentwickelte Verfahren dar. Kritikpunkte wie veraltete Emissionsansätze entfallen damit.

Kritisch auch im Hinblick auf die Akzeptanz von Lärmberechnungen sieht das Verkehrsministerium das Nebeneinander verschiedener Berechnungsverfahren in Deutschland. Die RLS-19 wurden mit der Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ausschließlich für deren Anwendungsbereich, das heißt den Bau oder die wesentliche bauliche Änderung von öffentlichen Straßen eingeführt. Seit dem 1. März 2021 sind die RLS-19 auch für die bauliche Lärmsanierung an bestehenden Bundes- und Landesstraßen anzuwenden. Für die Beurteilung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen hingegen sind aktuell immer noch die RLS-90 maßgeblich. Hier sollte zeitnah eine Anpassung an das neue Berechnungsverfahren der RLS-19 erfolgen. Die Prüfung des BMVI zu einer entsprechenden Anpassung der Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr dauert weiter an.

Ab der Lärmkartierung 2022 sind die neuen europäisch harmonisierten Berechnungsverfahren gemäß der „Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB“ anzuwenden. Das Verkehrsministerium fordert eine Harmonisierung der nationalen Berechnungsverfahren der RLS-19 mit den europäischen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm.

Mit der Entschließung des Bundesrates vom 3. Juli 2020 zur „Zweite Verordnung

zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ (BR-Drucksache 274/20(B)) wurde die Bundesregierung gebeten, „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.“ Auch für die Akzeptanz von Lärmberechnungen erachtet das Verkehrsministerium eine Harmonisierung der Rechenverfahren für dringend geboten. Die Bundesregierung verweist in ihrer Stellungnahme vom 15. September 2021 darauf, dass zunächst die Praxiserfahrungen bei der ersten Anwendung der Berechnungsmethode BUB abzuwarten seien und „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“.

Mit freundlichen Grüßen



Winfried Hermann MdL
Minister für Verkehr