

Bericht

des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 16./17. September 2015 in Berlin
und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 8./9. Oktober 2015 in Worms

**TOP 4.5/
TOP 4.3**

Schutz vor Lärm – Verbesserung der Grundlagen für Lärmschutzmaßnahmen

Sachverhalt

Die Verkehrsministerkonferenz hat durch Beschluss vom 01./02.10.2014 u. a.

- die Erhöhung der Bundesmittel für die Lärmsanierung begrüßt,
- den Bund gebeten, die Abschaffung des Schienenbonus` schnellstmöglich auch bei der Lärmsanierung zu berücksichtigen,
- den Bund gebeten, zu allen Lärmschutzaspekten intensiv mit den Ländern zusammen zu arbeiten, und
- den Bund gebeten, zur Herbstsitzung 2015 erneut über die Verbesserung des Lärmschutzes zu berichten.

Stellungnahme

Auch aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sind weitere Verbesserungen für einen wirksamen Verkehrslärmschutz erforderlich.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur weist darauf hin, dass die Bundesmittel für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen im Bundeshaushalt 2015 erneut auf nunmehr 65 Mio. € erhöht und die Bundesmittel für die Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes auf dem 2014 von 100 auf 130 Mio. € deutlich erhöhten Niveau verstetigt wurden.

Es kommt nun darauf an, diese Mittel durch Planungen vor Ort möglichst zügig zu verausgaben. Im Rahmen der Steuerung des Lärmsanierungsprogramms an Schie-

newegen der Eisenbahnen des Bundes hat die DB Netz AG bereits 2014 die Anzahl der Projekte erhöht, für die Planungen aufgenommen werden. Unter Berücksichtigung des Planungsvorlaufs mit schalltechnischer Untersuchung, Plangenehmigungs- bzw. Planfeststellungsverfahren, Vergabe, Sperrpausen und baubetrieblicher Planung wird sich die Anzahl der abgeschlossenen Maßnahmen in den Folgejahren erhöhen.

Mit der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wurde bereits in der letzten Legislaturperiode die Abschaffung des so genannten Schienenbonus´ beschlossen. Mit der Anpassung der Förderrichtlinie Lärmsanierung im Frühjahr 2014 wurde klargestellt, dass diese Abschaffung des Schienenbonus´ auch für die Lärmsanierung gilt. Für Anwohnerinnen und Anwohner von Eisenbahnstrecken ist hierdurch ein verbesserter Lärmschutz möglich, da bei der Lärmberechnung in Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren, die ab dem 01.01.2015 beim Eisenbahn-Bundesamt angemeldet werden, der bisherige Abschlag von 5 dB(A) nicht mehr vorgenommen wird. Zudem wurde mit der Novellierung der Vorschrift für die Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03), die am 01.01.2015 in Kraft getreten ist, die im Koalitionsvertrag vereinbarte konsequente Einführung des Stands der Technik in die Praxis erreicht. Damit stehen innovative Maßnahmen zur Lärm- und Erschütterungsminderung (z. B. Schienenstegdämpfer, niedrige Schallschutzwände und Schienenschmiereinrichtungen) zusätzlich zu den schon bisher verwendeten klassischen Lärmschutzwänden zur Verfügung. Auch wird die Möglichkeit geschaffen, neue Techniken zu verwenden, die derzeit noch entwickelt werden und akustisch noch nicht anerkannt sind.

Derzeit wird das Berechnungsverfahren in den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) überarbeitet und auf den neuesten Stand gebracht. Dadurch lassen sich künftig die Immissionen zum Vorteil der Lärmbetroffenen zutreffender als bisher ermitteln. Darüber hinaus sollen Regelungen getroffen werden, wie zukünftig die lärmindernden Eigenschaften von Fahrbahndeckschichten ermittelt werden. Zukünftig soll es möglich sein, auch für innerörtliche Gemeindestraßen die lärmindernden Eigenschaften eines Fahrbahnbelages zu berücksichtigen. Ziel ist es, die Entwicklung dieser Fahrbahnbeläge zu fördern.

Ergänzend weist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur darauf hin, dass das in Vorbereitung befindliche Luftverkehrskonzept sich auch mit der Frage auseinandersetzen muss, wie in einem größeren Rahmen mit der Akzeptanz des Luftverkehrs und der Verbesserung des Lärmschutzes umgegangen werden soll. Die Ergebnisse des zur Grundlagenermittlung für das Luftverkehrskonzept vergebenen Gutachtens sind zur Beantwortung dieser Frage von erheblicher Bedeutung und sollten daher abgewartet werden. Im Übrigen wird auf die regelmäßig durchgeführten Befragungen des Umweltbundesamtes zur Wahrnehmung von Fluglärm verwiesen, die einen deutlichen Rückgang der empfundenen Lärmbelästigung durch Flugverkehr belegen (Quelle: BMUB/Umweltbundesamt: Umweltbewusstsein in Deutschland – Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage, 2000-2014).

Darüber hinaus verweist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf seinen Bericht aus dem Jahr 2014. Unverändert ist insbesondere die kritische Einschätzung zu verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutzregelungen im Bundes-Immissionsschutzgesetz. Es wird weiter keine Änderung der gesetzlichen Vorschriften für den Lärmschutz dahin vorbereitet, einen individuellen Anspruch auf Lärmsanierung einzuführen; insofern wird auch kein Bedarf zur Schaffung einer rechtlichen Grundlage zur verkehrsträgerübergreifenden Schallberechnung gesehen. Die bestehenden rechtlichen Grundlagen für den Verkehrslärmschutz an Straßen und Schienenwegen tragen im Zusammenspiel mit den freiwilligen Aktivitäten des Bundes, wie die Aufstockung der für die Lärmsanierung vorgesehenen Haushaltsmittel, die Einführung von lärmabhängigen Trassenpreisen und die Förderung der Umrüstung von Bestandsgüterwagen auf geräuschärmere Bremssysteme, zu einem effektiven und nachhaltigen Lärmschutz bei.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur betont sein fortdauerndes Interesse an einer lebendigen Zusammenarbeit mit den Ländern zum Verkehrslärmschutz.