

# **Bericht**

## **des Arbeitskreises Verkehrsträgerübergreifende und EU-Angelegenheiten**

**zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter  
der Länder (GKVS) am 13./14. März 2019 in Berlin**

**und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 4./5. April 2019 in Saarbrücken**

**TOP 4.7 /  
TOP 4.2      Aktualisierung des Nationalen Verkehrslärmschutzpaketes**

Der Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz (VMK) wurde per Brief am 14. August 2018 vom Vorsitzenden der Umweltministerkonferenz (UMK) vom Beschluss zu TOP 37 „Aktualisierung des Nationalen Verkehrslärmschutzpaketes“ der 90. UMK unterrichtet. In Ihrem Beschluss bittet die UMK die VMK zur Unterstützung des Anliegens.

Die VMK hat auf ihrer Sitzung am 18./19. Oktober 2018 die Gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) mit der Prüfung des Beschlusses der 90. UMK zur Aktualisierung des nationalen Verkehrslärmschutzpaketes beauftragt. Die Berichterstattung wurde zur Sitzung der Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2019 erbeten.

### Hintergrund zum Nationalen Verkehrslärmschutzpaket

Das Verkehrslärmschutzpaket (NVP II), welches zuletzt 2009 umfassend aktualisiert wurde, hat zum Ziel, die Belästigung der Bevölkerung mit Verkehrslärm an den Lärm-brennpunkten ausgehend vom Jahr 2008 bis zum Jahr 2020 umfassend zu reduzieren. Qualitativ sind folgende Ziele festgeschrieben:

- Entlastung von Lärm-brennpunkten,
- Reduzierung der Verkehrslärm-belastung trotz steigenden Verkehrsaufkommens,

- Minderung der Belästigung durch Lärm um 20 % im Flugverkehr, um 30 % im Straßenverkehr und der Binnenschifffahrt sowie um 50 % im Schienenverkehr.

Maßnahmensseitig enthält das NVP II die damals vom Bund geplanten Maßnahmen zur Vermeidung und zum Schutz vor Verkehrslärm (Straßen-, Schienen-, Luftverkehr und Binnenschifffahrt). Eine Reihe der im NVP II enthaltenen Maßnahmen und Vorhaben konnten in der Zwischenzeit umgesetzt oder eingeleitet werden, darunter die Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung, die Einführung des lärmabhängigen Trassenpreissystems Schiene und die Etablierung lärmabhängiger Landeentgelte an vielen Flughäfen. Andere Bestrebungen wie die Aktualisierung des Rechenverfahrens für den Straßenverkehrslärm der RLS-90 und die „Lärmkumulation bei Lärmsanierungsmaßnahmen in Bündelungslagen von Bundesfernstraßen und Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ wurden hingegen noch nicht realisiert.

In manchen Teilen sind die Maßnahmen des NVP II nicht mehr aktuell. Als Beispiel sind die Auslösewerte für Wohngebiete für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen genannt, welche als Teil des NVP II mit Inkrafttreten des Bundeshaushaltes 2010 auf 67 dB(A) am Tage und 57 dB(A) in der Nacht abgesenkt wurden. In Baden-Württemberg wurden bereits 2016 die Lärmsanierungswerte für Wohngebiete für die bauliche Lärmsanierung an Landesstraßen auf die niedrigere Schwelle von 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht abgesenkt.

Wie die aktuellen Kartierungen des Umgebungslärms für den Straßen- Schienen- und Flugverkehr zeigen, bestehen weiter erhebliche Lärmprobleme. Daher sollte der NVP II fortgeschrieben werden. Im Sinne des Lärmschutzes und der Lebensqualität der Menschen ist zudem eine stärkere Einbeziehung der Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung dringend geboten. Zuletzt hat die Weltgesundheitsorganisation (WHO) mit den „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ vom 10. Oktober 2018, neue Empfehlungen für Verkehrslärm abgegeben. Die Definition von Maßnahmenzielen und Eingriffsschwellen soll daran ausgerichtet sein, den Schutz der menschlichen Gesundheit vor (Verkehrs-) Lärm als höchstes Gut zu gewährleisten. Die Auswirkungen auf die Bahn sollten geprüft werden. Insbesondere Bayern weist darauf hin, dass niedrige Eingriffsschwellen sich beispielsweise negativ auf die Bahn, bezüglich der Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene auswirken können. Es wird befürchtet, dass dadurch die Entwicklung des Bahnverkehrs eingeschränkt werden könnte.

Berücksichtigung finden sollten die seitens der VMK vom 19./20. April 2018 beschlossenen Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes, wie die Anpassung der Lärmschutz-Richtlinien-StV zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes an Bestandsstraßen, nach erfolgter Überarbeitung der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen.

Berücksichtigung sollte auch das ungelöste Problem des Motorradlärms finden. Er tritt besonders in sensiblen Gebieten mit hohen Anteilen ruhesuchender Menschen bzw. hohem touristischen Wert auf. Da erhöhte Lärmpegel aber lediglich in Teilen des Jahres auftreten, findet er in den bisherigen Berechnungsgrundlagen und Gefährungsbeurteilungen keine Berücksichtigung. Bei Motorrädern dominiert das Motorengeräusch, anders als bei Pkw. Insbesondere Baden-Württemberg weist darauf hin, dass laute Motorräder angesichts des zunehmenden Angebots von Elektromotorrädern technisch überholt seien. Eine Lösung bestünde darin, auf sensiblen Strecken nur noch Elektromotorräder zuzulassen, ggf. eingeschränkt auf bestimmte Wochentage oder Zeiten. Dies setze aber ein Verkehrsverbot für Motorräder voraus. Ihre Anordnung, für die ein eigenes Schild in der StVO bestehe, scheitere aber oftmals an dem Nachweis einer über das allgemein zu erwartende Risiko hinausgehende konkreten örtlichen Gefährdung, weil die einschlägigen Berechnungsvorschriften von Jahresmittelwerten ausgingen.