

Arbeitsring Lärm der DEGA

Informations- und Geschäftszentrum



DEGA e.V. – ALD – Alte Jakobstraße 88 – 10179 Berlin

An das
Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur
StB 13 Lärm- und Umweltschutz im Straßenbau
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

per E-Mail

*Deutsche Gesellschaft für Akustik e.V.
Arbeitsring Lärm der DEGA
Alte Jakobstraße 88
10179 Berlin
Tel. (030) 340 60 38 02
Fax (030) 340 60 38 10
ald@ald-laerm.de
www.ald-laerm.de*

Berlin, 06.03.2020

Referentenentwurf zur Zweiten Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV hier: Stellungnahme des Arbeitsrings Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik (ALD) zur Änderung der 16. BImSchV (RLS 19)

Ihr Schreiben vom 17.02.2020; Akz.: StB 13/7146.4/41/3235310

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr May,

der ALD dankt dem BMVI für die Möglichkeit, den Referentenentwurf bewerten zu können. Wir bewerten positiv, dass die längst überfällige Aktualisierung der RLS nun auf den Weg gebracht wird, dabei u. A. das Konzept des längenbezogenen Schalleistungspegels eingeführt wird, differenziertere und aktualisierte Emissionsannahmen getroffen werden (z. B. die nach Fahrzeugarten aufgeschlüsselten Korrekturwerte für die Straßendecken und die explizite Aufnahme der Motorräder) und das Verfahren für die Bestimmung der Geräuschcharakteristika der Straßendecken. Auch die prinzipielle Vorgabe des Teilstückverfahrens wird begrüßt, ebenso wie die Erhöhung der maßgeblichen Geschwindigkeit für Lkw auf 90 km/h auf Autobahnen.

Wir halten dennoch den Referentenentwurf aus den folgenden Gründen für unzureichend:

- Das Beteiligungsverfahren ist aus der Sicht eines Umweltverbandes nicht ausreichend transparent.
- Es fehlt die Harmonisierung mit anderen Berechnungsverfahren zum landgebundenen Verkehr.
- Die Unzulänglichkeiten der 16. BImSchV werden nicht beseitigt und ihre Anpassung an die neueren Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung erfolgt nicht.

Nicht ausreichend transparente Begründung der Revision der 16. BImSchV

Die Ableitung von Verfahren zur Berechnung der Geräuschimmissionen in Folge des Verkehrs kann nur dann die Akzeptanz der Bevölkerung finden, wenn sie in transparenter Weise erfolgt. Die RLS19 ist im Verkehrsblatt veröffentlicht worden, ohne dass vorher eine Beteiligung der Verbände erfolgt ist. Der Referentenentwurf ist nicht detailliert genug begründet worden. Es fehlen die öffentlich zugängliche Darstellung der Emissionsannahmen und die detaillierten Vergleichsrechnungen von RLS-90 und RLS-19 für verschiedene Fallkonstellationen, womit eine Bewertung der Verordnungsänderung für Umweltverbände deutlich erschwert wird.

Wir bitten deshalb das BMVI, diese Informationen zeitnah zur Verfügung zu stellen. Es sollten insbesondere die folgenden Fragen beantwortet werden:

- Inwieweit sind die Geräuschemissionsannahmen repräsentativ für die aktuelle Beschreibung der verschiedenen Fallkonstellationen? Angesichts der langen Entstehungsgeschichte der RLS-19: Welche Messungen für welche Verkehrssituationen zu welchem Zeitpunkt liegen den Emissionsannahmen zu Grunde?
- Liegen Testaufgaben vor und gibt es eine qualitätsgesicherte Software zur Berechnung?
- Warum wird quasi mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Pkw von 130 km/h auf Autobahnen gerechnet, obwohl die Richtgeschwindigkeit nur den Charakter einer Empfehlung hat und die realen Geschwindigkeiten bei Pkw höher liegen?
- Inwieweit fließt die Erhöhung der Reifen/Fahrbahngeräusche durch den weiter stark wachsenden Anteil von Fahrzeugen mit Breitreifen in die Emissionsannahmen ein?
- Motorräder werden gemäß Begründung des Referentenentwurfs „zu Gunsten der Betroffenen“ wie Lkw1 modelliert. Angesichts der massiven Beschwerden der Bürgerinnen und Bürger und vieler betroffener Gemeinden – verstärkt im letzten Jahr – stellt sich aber die Frage, ob die Emissionsannahmen wirklich die z. T. exzessiven fahrweisebedingten Pegelerhöhungen auf den typischen Motorradstrecken widerspiegeln. Für die Lärmvorsorge bei diesen Motorradstrecken sollte zudem statt des Jahresmittelwerts der Fahrzeugmengen wie beim Flugverkehr von den 6 verkehrsreichsten Monaten ausgegangen bzw. Emissionszuschläge für die besonders schutzwürdigen Zeiten (Sonn- und Feiertage) eingeführt werden. Dies wäre vor allem dann wichtig, wenn die RLS-19 auch für Sanierungsmaßnahmen eingeführt wird.
- Warum wird auf höchstabsorbierende Schallschutzwände verzichtet? Warum wird auf ein Verfahren zur Einführung des Absorptionsmaßes für Schallschutzwände verzichtet, so dass zu erwarten ist, dass die Entwicklung derartiger Wände unterbleibt, weil der Effekt nicht in der Prognose abgebildet wird?

Harmonisierung der Berechnungsvorschriften für die Geräuschimmissionen des landgebundenen Verkehrs

Für die Betroffenen ist es in hohem Maße unverständlich und verwirrend, wenn die Geräuschimmissionen des Verkehrs mit unterschiedlichen Verfahren bestimmt werden. Die RLS-19 wird wohl offensichtlich zunächst ausschließlich für die Lärmvorsorge eingeführt. Damit wird die Geräuschbelastung durch Straßenverkehr nun mit 3 Verfahren berechnet (RLS-19 bei Lärmvorsorge, RLS-90 bei Lärmsanierung und Anordnung verkehrslenkender Maßnahmen, BUB (Straße) bei der Lärmkartierung). Es ist deshalb dringlich, dass die RLS-19 für Bestandsstrecken eingeführt wird. Dabei ist zu beachten, dass die Spezifika dieser Strecken berücksichtigt werden, z. B. durch die Möglichkeit, imperfekte Straßendecken abzubilden.

Problematisch ist unseres Erachtens, dass die Verfahren mit unterschiedlichen Ausbreitungsbedingungen arbeiten (Mitwind versus durchschnittlich meteorologische Verhältnisse) und damit auch unterschiedliche Schutzniveaus festgelegt werden. Die RLS-19 sollte zudem in Vorbereitung einer Harmonisierung mit der BUB erlauben, die Immissionen für den Tag, den Abend und die Nacht gemäß BUB zu bestimmen.

Der ALD hält es zudem für erforderlich, dass die Immissionen nach dem Stand der Technik frequenzabhängig berechnet werden, wie es in der aktuellen Schall 03 von 2014 und der BUB der Fall ist.

Behebung der Unzulänglichkeiten der 16. BImSchV und ihre Anpassung an die neueren Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung.

Die Unzulänglichkeiten der 16. BImSchV aus der Sicht der Betroffenen sind vor allem:

- Betriebsbedingte wesentliche Erhöhungen der Geräuschimmissionen werden nicht berücksichtigt.
- Der jeweils zu ändernde Verkehrsweg wird isoliert betrachtet.
- Die Voraussetzung, dass der Immissionspegel durch die wesentliche Änderung erhöht werden muss, kann in hoch belasteten Situationen – z. B. bei einer Trassenverschiebung bei beidseitiger Bebauung – dazu führen, dass annähernd gleich hohe Belastungen unterschiedlich behandelt werden.

§2(4) der 16. BImSchV sieht vor, dass die Bundesregierung spätestens im Jahr 2025 prüft, ob die Immissionsgrenzwerte dem Stand der Lärmwirkungsforschung entsprechen. Der ALD ist nach der Verabschiedung der WHO-Leitlinien für Umgebungslärm im Jahr 2018 sowie dem Abschluss der deutschen NORAH-Studie und der schweizerischen Studie SiRENE der Auffassung, dass inzwischen ausreichende und wohlbegründete Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung vorliegen, so- mit eine umgehende Erfüllung dieses Auftrags an die Bundesregierung geboten ist.

Vor allem ist jetzt hinreichend bestätigt, dass die Schwellen zur grundrechtlich gebotenen Vermeidung gesundheitlicher Risiken durch Straßenverkehrslärm mit den Tages- und Nachtwerten für die Beurteilungspegel von 70 und 60 dB(A) – die sich als Begründungsfall 2 und 3 einer wesentlichen Änderung in §1(2) der 16. BImSchV finden – deutlich zu hoch sind. Die WHO-Leitlinien empfehlen einen Wert von maximal 59 dB(A) für den gewichteten Ganztagespegel L_{den} . Inzwischen sieht auch das Bundesverwaltungsgericht in seinem Beschluss vom 25. April 2018, Az. 9 A 16.16 die grund- rechtlichen Zumutbarkeitsschwellen nunmehr bei 67/57 dB(A) tags/nachts. Der Entwurf des Bundehaushalts 2020 sah für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen als Auslöseschwellen 64/54 dB(A) vor.

Besonders problematisch erscheint uns, dass die Lärmvorsorgewerte für Kern-, Dorf- und Misch- gebiete mit 64/54 deutlich über der WHO-Empfehlung von 59 dB(A) für die Risikominimierung von ischämischen Herzerkrankungen liegt. Den Bewohnern dieser Gebiete wird damit für den Lärm- vorsorgefall (!) eine Erhöhung des Relativen Risiko von etwa 9 % zugemutet (European Commis- sion, Annex to the Commission Directive (EU) amending Annex III to Directive 2002/49/EC as re- gards the establishment of assessment methods for harmful effects of environmental noise, 05.07.2019).

Grundsätzlich sollten deshalb als Immissionsgrenzwerte die Umsetzung der WHO-Empfehlungen von 53/45 dB(A) tags und als Begründungspegel (Fall 2 und 3) für die wesentliche Änderung der Schwellenwert von 59/49 dB(A) angestrebt werden. Als pragmatisches Zwischenziel schlagen wir für die Reinen und Allgemeinen Wohngebiete Grenzwerte von 57/47 dB(A) und für die Kern-, Dorf- und Mischgebiete 59/49 dB(A) jeweils tags/nachts vor. Die Begründungspegel sollten mit 64/54 dB(A) die bereits im politischen Raum erwogenen Schutzziele aufgreifen.

Dem ALD ist bewusst, dass eine im obigen Sinn weitergehende Änderung der 16. BImSchV auf- wändig ist. Die Begründung der vorliegenden Revision sollte aber mindestens auf die genannten Probleme eingehen und entsprechende alsbaldige Fortschreibungsinitiativen ankündigen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. M. Jäcker-Cüppers
Vorsitzender des ALD