

Verordnung

der Bundesregierung

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

Verordnung**der Bundesregierung****Zweite Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung
zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
(Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV)****A. Problem und Ziel**

Nach § 3 Satz 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch die Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist, ist der Beurteilungspegel für die von öffentlichen Straßen ausgehenden Geräuschemissionen nach Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV zu berechnen. Das Berechnungsverfahren nach Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV entspricht dem Verfahren „lange, gerade Fahrstreifen“ nach Abschnitt 4.4.1 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90. Dieses Berechnungsverfahren ist seit Erlass der 16. BImSchV am 12. Juni 1990 für die Ermittlung des Beurteilungspegels verbindlich anzuwenden. Seitdem haben sich die Geräuschemissionen von Fahrzeugen zum Teil deutlich geändert, so dass eine Anpassung der Emissionsannahmen an den aktuellen Stand im Berechnungsverfahren erforderlich ist. Außerdem wird das vereinfachte Berechnungsverfahren „lange, gerade Fahrstreifen“ nach Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV für Straßen hauptsächlich nur noch als Abschätzverfahren genutzt. Die verbreiteten softwaregestützten Berechnungsmöglichkeiten erlauben es heute, das genauere „Teilstückverfahren“ im Sinne des Abschnitts 4.4.2 der RLS-90 anzuwenden.

Darüber hinaus existiert bisher kein rechtsverbindliches Verfahren, um für unterschiedliche lärm mindernde Straßenoberflächen (Straßendeckschichttypen) die Korrekturwerte festzulegen (Straßendeckschichtkorrektur), die in dem Berechnungsverfahren nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen anzusetzen sind. Die Berücksichtigung der Straßendeckschichttypen erfolgt bisher anhand der Tabelle 4 des Kapitels 4 der RLS-90 bzw. ausweislich einer Fußnote zu Tabelle 4, wenn aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen eine dauerhafte Lärminderung festgestellt ist, ohne dass dieses Verfahren weiter konkretisiert wird.

B. Lösung

Die 16. BImSchV wird geändert und verweist zur Berechnung des Beurteilungspegels direkt auf den Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 - RLS-19. Die RLS-19 wurden am 31.10.2019 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur amtlich bekannt gemacht (VkB1. 2019 S. 698), und lösen die veralteten RLS-90 ab. Mit der vorliegenden Änderungsverordnung wird das aktualisierte Berechnungsverfahren nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der RLS-19 für die Lärmvorsorge verbindlich eingeführt. Als Folgeänderung wird die Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV aufgehoben.

Zudem wird durch die vorliegende Änderungsverordnung ein förmliches Verfahren zur rechtsverbindlichen Festlegung der Korrekturwerte für Straßendeckschichttypen eingeführt. Hierzu wird ein direkter Verweis auf die Technischen Prüfvorschriften zur Korrekturwertbestimmung der Geräuschemission von Straßendeckschichten - Ausgabe 2019 - TP KoSD-19 aufgenommen. Die TP KoSD-19 wurden ebenfalls am 31.10.2019 amtlich bekannt gemacht (VkB1. 2019 S. 698). Sie beschreiben das Verfahren zur Ermittlung der Korrekturwerte von unterschiedlichen Straßendeckschichttypen, die in dem Berechnungsverfahren nach Abschnitt 2 in Verbindung mit Abschnitt 1 der RLS-19 angesetzt werden.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund

Es sind zusätzliche Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 55 Millionen Euro jährlich für Lärmschutz an Bundesfernstraßen zu erwarten.

Die Mehrausgaben sind im Einzelplan 12 gegenzufinanzieren.

Länder

Für Landes- und Kreisstraßen außerorts ist mit Mehrinvestitionen für Lärmschutzmaßnahmen in Höhe von knapp 50 % und für Kommunalstraßen innerorts von Minderinvestitionen in Höhe von 35 % der bisherigen Aufwendungen für Lärmschutz jährlich zu rechnen.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht ein geschätzter Umstellungsaufwand in Höhe von 300 000 Euro.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der Verwaltung entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von geschätzt 2, 4 Millionen Euro und ein jährlich erhöhter Erfüllungsaufwand von rund 100 000 Euro.

Bund

Dem Bund entstehen wegen des Mehraufwands bei der Festlegung von Straßendeckschichtkorrekturen nach dem Verfahren der TP KoSD-19 geschätzt zusätzliche Kosten in Höhe von rund 100 000 Euro pro Jahr.

Länder

Den Ländern entstehen einmalig durch die Einführung des neuen Berechnungsverfahrens geschätzte Mehrkosten in Höhe von 2, 4 Millionen Euro.

F. Weitere Kosten

Die Änderungsverordnung hat keine Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 8. April 2020

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

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

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Zustimmung des Deutschen Bundestages aufgrund des § 48b des
Bundes-Immissionsschutzgesetzes herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG
ist als Anlage 2 beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

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

Vom

Auf Grund des § 43 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit § 48b des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274) verordnet die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise und unter Wahrung der Rechte des Bundestages [*bei abänderndem Beschluss des Bundestages*: unter Berücksichtigung des Beschlusses des Bundestages vom (...)]:

Artikel 1

Änderungen der Verkehrslärmschutzverordnung

Die Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 3 wird wie folgt gefasst:

„§ 3

Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen

(1) Der Beurteilungspegel für Straßen ist nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 2019 - RLS-19 (VkB. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698) zu berechnen. Die Berechnung hat getrennt für den Beurteilungszeitraum Tag (6 Uhr bis 22 Uhr) und den Beurteilungszeitraum Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr) zu erfolgen.

(2) Bei der Berechnung sind insbesondere folgende Rahmenbedingungen zu beachten:

1. die Geräuschemissionen von den Kraftfahrzeugen,
2. die akustischen Eigenschaften der Straßendeckschicht und
3. die Einflüsse auf dem Ausbreitungsweg.

(3) Die akustischen Eigenschaften der Straßendeckschicht nach Absatz 2 Nummer 2 werden beachtet, indem die Bauweise einem Straßendeckschichttyp zugeordnet wird, der aufgeführt ist in der jeweils jüngsten veröffentlichten Fassung der Tabellen 4a oder 4b der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 2019 - RLS-19 (VkB1. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698) und mit der festgelegten Straßendeckschichtkorrektur in die Berechnung eingestellt wird.“

2. Nach § 3 wird folgender § 3a eingefügt:

„§ 3a

Festlegung der Straßendeckschichtkorrektur

(1) Für eine Bauweise, die keinem Straßendeckschichttyp entspricht, der aufgeführt ist in der jeweils jüngsten veröffentlichten Fassung der Tabellen 4a oder 4b der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 2019 - RLS-19 (VkB1. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), legt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit eine Straßendeckschichtkorrektur fest, wenn

1. die Bauweise mindestens den allgemein anerkannten Regeln der Technik entspricht und
2. die Bundesanstalt für Straßenwesen eine Straßendeckschichtkorrektur nach den Technischen Prüfvorschriften zur Korrekturwertbestimmung der Geräuschemission von Straßendeckschichten - Ausgabe 2019 - TP KoSD-19 (VkB1. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 140, S. 698) ermittelt hat.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gibt die Straßendeckschichtkorrektur im Verkehrsblatt bekannt. Die Bekanntgabe erfolgt durch die Ergänzung oder Änderung der Tabellen 4a oder 4b der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 2019 - RLS-19 (VkB1. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698). Ab dem Zeitpunkt der Bekanntmachung ist die Straßendeckschichtkorrektur in die Berechnung nach § 3 einzustellen.

(3) Ändert sich die Bauweise für einen Straßendeckschichttyp, der aufgeführt ist in der jeweils jüngsten veröffentlichten Fassung der Tabellen 4a oder 4b der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 2019 - RLS-19 (VkB1. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698), kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit festlegen, dass die bisherige Straßendeckschichtkorrektur anzuwenden ist, wenn die geänderte Bauweise

1. mindestens den allgemein anerkannten Regeln der Technik entspricht und

2. die akustischen Eigenschaften der Straßendeckschicht nicht verschlechtert.

Die bisherige Straßendeckschichtkorrektur ist solange anzuwenden, bis für die geänderte Bauweise eine neue Straßendeckschichtkorrektur nach Maßgabe der Absätze 1 und 2 festgelegt und bekanntgemacht wird.“

3. Nach § 5 wird folgender § 6 eingefügt:

„§ 6

Übergangsregelung für die Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen

Der Beurteilungspegel für den jeweiligen Abschnitt eines Straßenbauvorhabens berechnet sich nach den Vorschriften dieser Verordnung in der bis zum Ablauf des [*einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung*] geltenden Fassung, wenn vor dem Ablauf des [*einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung*]

1. der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens gestellt worden ist oder
2. 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.“

4. Anlage 1 wird aufgehoben.

Artikel 2

Bekanntmachungserlaubnis

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann den Wortlaut der Verkehrslärmschutzverordnung in der vom Inkrafttreten dieser Verordnung an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am [*einsetzen: Datum des ersten Tages des vierten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats*] in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die vorliegende Änderungsverordnung dient der Einführung des neuen Verfahrens zur Berechnung des Beurteilungspegels der von öffentlichen Straßen ausgehenden Geräuschemissionen nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 2019 - RLS-19 durch Änderung des § 3 der 16. BImSchV sowie der Festschreibung eines Verfahrens zur Festlegung der Straßendeckschichtkorrektur, die nach den Technischen Prüfvorschriften zur Korrekturwertbestimmung der Geräuschemission von Straßendeckschichten - Ausgabe 2019 - TP KoSD-19 zu bestimmen sind durch Neueinführung des § 3a der 16. BImSchV.

Das Berechnungsverfahren nach Kapitel 4 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 - RLS-90, das seit Inkrafttreten der 16. BImSchV am 12. Juni 1990 nicht überarbeitet worden ist, wurde im Rahmen umfangreicher Arbeiten überprüft und aktualisiert. Hintergrund der danach vorgenommenen Änderungen ist zum einen, dass die Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV selbst nur das Berechnungsverfahren für Straßen, deren Fahrstreifen lang und gerade sind (Verfahren für „lange, gerade Fahrstreifen“ nach Abschnitt 4.4.1 der RLS-90), enthält. Es handelt sich dabei um ein aus heutiger Sicht vereinfachtes Berechnungsverfahren, das der Berechnung des Beurteilungspegels der Geräuschemissionen dient, aber nur dann anzuwenden ist, wenn die von der Straße ausgehenden Geräuschemissionen auf der gesamten Straßenlänge konstant sind und sich die Ausbreitungsbedingungen nicht verändern. Nur für den Fall, dass eine dieser Voraussetzungen nicht erfüllt ist, sieht die Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV bislang vor, den Beurteilungspegel für die von der Straße ausgehenden Geräuschemissionen nach Abschnitt 4.4.2 der RLS-90 zu berechnen („Teilstück-Verfahren“). Mit Hilfe des Teilstück-Verfahrens können die Geräuschemissionen bei nicht konstanten Emissions- und Ausbreitungsbedingungen ermittelt werden. Wegen der seit vielen Jahren verbreiteten softwaregestützten Berechnungsmöglichkeiten wird mittlerweile in der Regel das Teilstück-Verfahren nach Kapitel 4.4.2 der RLS-90 zur Berechnung des Beurteilungspegels herangezogen. Dieses Verfahren wird durch die Änderungen des § 3 der 16. BImSchV standardmäßig eingeführt.

Zudem sind die im Kapitel 4.0 der RLS-90 enthaltenen Emissionsannahmen der Fahrzeugflotte auf den technisch neuesten Stand angepasst worden, da sich die Fahrzeugtechnik (z.B. Motoren- und Reifentechnik) zwischenzeitlich fortentwickelt hat. Zu den in die Berechnung nach Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV wie auch in die Berechnung nach den RLS-90 eingehenden Eingangsgrößen (wie beispielsweise die prognostizierte Verkehrsbelastung, der Lkw-Anteil und die Fahrgeschwindigkeit) zählt auch der von den einzelnen

Kraftfahrzeugen ausgehende Geräuschpegel (Emissionsannahmen). Diese Entwicklung wird in den RLS-19 nun berücksichtigt.

Darüber hinaus führt die Verordnung ein rechtssicheres Verfahren für die Festlegung fachlich abgesicherter Korrekturwerte von Straßendeckschichttypen ein, die im Rahmen des Berechnungsverfahrens nach den RLS-19 im Hinblick auf ihre lärmmindernde Wirkung zu berücksichtigen sind. Die Zulassung neuer lärmmindernder Straßendeckschichttypen erfolgt bisher über die Fußnote zur Tabelle B in Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV. Das federführende Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) holt bislang dazu in jedem Einzelfall die Zustimmung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) ein. Das Verfahren für die Festlegung eines Korrekturwertes wird in Anlehnung an die bisherige Verwaltungspraxis nunmehr durch Einführung des § 3a in der 16. BImSchV selbst geregelt. Das Verfahren zur akustischen Bewertung richtet sich künftig nach den TP KoSD-19, auf die in § 3a Absatz 1 Satz 1 der 16. BImSchV direkt verwiesen wird. Die Entwicklung von Straßendeckschichten mit dem Ziel, die Reifen-Fahrbahn-Geräusche zu minimieren, wird in den nächsten Jahren weiter voranschreiten. Dem Wunsch der Praxis, ein Verfahren zu entwickeln, das die Anerkennung und Einführung von Standards für die akustischen Eigenschaften von neuen Straßendeckschichten regelt, wird mit dem neuen Verfahren Rechnung getragen.

Für eine rechtssichere Anwendung des neuen Berechnungsverfahrens bedarf es zudem der Einfügung der Übergangsvorschrift des § 6 der 16. BImSchV.

II. Wesentlicher Inhalt der Verordnung

Gegenstand der Änderungen sind die Anpassung und Aktualisierung des Berechnungsverfahrens für die Ermittlung des Beurteilungspegels sowie die Neuregelung und Implementierung des Verfahrens zur Festlegung und Bestimmung von Straßendeckschichtkorrekturen.

1. Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 - RLS-19

Das Verfahren nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der RLS-19 wird als Standardberechnungsverfahren eingeführt.

Die überwiegenden Änderungen in den RLS-19 gegenüber den RLS-90 betreffen den Emissionsteil. Die erfolgten Anpassungen der Emissionsannahmen beinhalten u.a. die in den zurückliegenden Jahrzehnten vollzogenen Änderungen bei den Personenkraftwagen (z. B. leistungsstärkere Motoren, höhere Fahrzeuggewichte, breitere Reifen, Niederquerschnittreifen), die sich deutlich auf die Fahrzeugemissionen auswirken. Bei höheren Fahrgeschwindigkeiten dominiert das Reifen-Fahrbahn-Geräusch (Rollgeräusch). In diesem maßgebenden Geschwindigkeitsbereich spielen aerodynamische Einflüsse und die Antriebsgeräusche bei der Fahrzeug-Gesamtemission hingegen nur eine untergeordnete Rolle. Der seit der Einführung der RLS-90 festzustellende Anstieg des Rollgeräusches

verursacht durch z. B. breiter dimensionierte Reifen bleibt im bisherigen Berechnungsverfahren unberücksichtigt. Den daraus resultierenden höheren Emissionen trägt das überarbeitete Verfahren der RLS-19 für alle relevanten Geschwindigkeitsbereiche Rechnung, indem aktuelle Emissionskurven zu Grunde gelegt sind. Die von Lastkraftwagen (Lkw) ausgehende Geräuschemission hat dagegen aufgrund neuer, leiserer Motortechnik abgenommen. Durch diese Fortschritte haben sich die Lkw-Antriebsgeräusche in den vergangenen Jahrzehnten erheblich vermindert. Besondere Auswirkungen haben diese Entwicklungen im niedrigen Geschwindigkeitsbereich, da bei niedrigen Geschwindigkeiten die Antriebsgeräusche einen maßgeblichen Einfluss auf das Fahrzeug-Gesamtgeräusch haben. Weniger Auswirkungen auf das Endergebnis von Immissionsberechnungen haben die im geringen Umfang vorgesehenen Neuerungen im Schallausbreitungsteil.

1.1 Berechnungsverfahren

Ziel des Berechnungsverfahrens ist die Ermittlung des Beurteilungspegels für Straßen an den Immissionsorten. Es dient

- der Ermittlung vorhandener bzw. zu erwartender Schallimmissionen sowie
- der Dimensionierung von aktiven Schallschutzmaßnahmen sowie der Überprüfung deren Wirksamkeit.

Das Berechnungsverfahren nach Abschnitt 3 der RLS-19 enthält Algorithmen und Tabellen und liefert Beurteilungspegel an den Immissionsorten für die nach § 3 Absatz 1 Satz 2 der 16. BImSchV festgelegten Beurteilungszeiträume Tag (6 bis 22 Uhr) und Nacht (22 bis 6 Uhr). Maßgebend für die Beurteilung der Immissionen sind die Anforderungen und die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV für den Bau und die wesentliche Änderung von Straßen (Lärmvorsorge).

1.2 Berechnung der Schallausbreitung

Die Berechnung der Schallausbreitung folgt im Wesentlichen der DIN ISO 9613 - 2: 1999, Schallausbreitung im Freien. Diese Norm bildet derzeit auch die Grundlage für die Schallausbreitung von Gewerbe- und Industrielärm sowie Schienenlärm.

1.3 Unterschiede zwischen den RLS-90 und den RLS-19

Gegenüber den RLS-90 ergeben sich folgende grundlegende Veränderungen:

- Der längenbezogene Schallleistungspegel 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 lichtzeitengeregelten 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** (D_{StO} -Werte) wird in den RLS-19 grundlegend neu geregelt: Bisher werden D_{StO} -Werte nur an Pkw bestimmt, und lärmmindernde 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** (D_{SD})“ bezeichnet. Wesentlich ist, dass nun für die Fahrzeuggruppen Pkw und Lkw getrennte D_{SD} -Werte vorliegen werden. Des Weiteren werden künftig Straßendeckschichtkorrekturen für Geschwindigkeiten ≤ 60 km/h bereitgestellt. Als so genann-

ter **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 D_{StrO} -Werte wurden durchgeführt und drei weitere Korrekturwerte von den neuen lärmmindernden 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.

1.4 Vergleichsrechnung

Als Basis für die durchgeführten Vergleichsrechnungen zwischen den Berechnungsergebnissen nach RLS-19 und denen nach RLS-90 dienen die in der Tabelle 2 der RLS-19 enthaltenen Verkehrsstärken und Lkw-Anteile der Fahrzeuggruppen Lkw1 und Lkw2. Unterschieden wird zwischen den Straßengattungen Bundesautobahnen, Bundesstraßen außerorts, Landes- und Kreisstraßen außerorts und Kommunalstraßen innerorts.

Nach den RLS-19 ist für den betreffenden Straßenabschnitt die zulässige Höchstgeschwindigkeit anzusetzen, mindestens jedoch 30 km/h und höchstens 130 km/h. Die Geschwindigkeit von 130 km/h entspricht der für Autobahnen geltenden Richtgeschwindigkeit für Pkw.

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.

Die Ergebnisse des Vergleichs der Pegelberechnungen nach RLS-90 und RLS-19 für den Nachtzeitraum sind uneinheitlich.

Bei **Bundesautobahnen** zeigt der Vergleich, dass das aktualisierte Berechnungsverfahren nach den RLS-19 Immissionswerte ausgibt, die um durchschnittlich rund 2 dB(A) höher liegen als beim bisherigen Verfahren nach den RLS-90.

Für **Bundesstraßen** außerorts werden mit den RLS-19 um voraussichtlich etwa 1 dB(A) höhere Immissionswerte als mit den RLS-90 berechnet.

Bei **Landes- und Kreisstraßen** außerorts ist durch die Anwendung des Berechnungsverfahrens nach den RLS-19 mit um fast 3 dB(A) höheren Immissionspegeln zu rechnen.

Für **Kommunalstraßen** innerorts werden dagegen mit den RLS-19 um ca. 2 dB(A) geringere Immissionswerte als mit den RLS-90 berechnet.

Die mit den RLS-19 bei Bundesautobahnen, Bundes- und Landes- und Kreisstraßen außerorts ermittelten höheren Pegel sind damit zu begründen, dass die Grundemissionen bei höheren Fahrgeschwindigkeiten angestiegen sind und resultiert zudem daraus, dass zu Gunsten der Lärmbetroffenen für Lkw auf Autobahnen abweichend von den zulässigen Geschwindigkeiten nach der StVO zusätzlich die Geschwindigkeit von 90 km/h statt 80 km/h auf Autobahnen angenommen wird. Bei konstant gehaltenem Schutzniveau werden damit zusätzliche aktive und passive Schutzmaßnahmen für schnell befahrene Straßen erforderlich, während innerorts Schutzmaßnahmen in etwas geringerem Umfang als bislang vorzusehen sind. Dies lässt sich damit begründen, dass nun ebenfalls die lärmmindernden Eigenschaften von Fahrbahnbelägen bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h angesetzt werden können.

2. Technische Prüfvorschriften zur Korrekturwertbestimmung der Geräuschemission von Straßendeckschichten – Ausgabe 2019 - TP KoSD-19

Die Festlegung von Korrekturwerten für Straßendeckschichttypen durch Messungen erfolgte in der Vergangenheit mit Hilfe des „Verfahrens zur Messung der Geräuschemission von Straßenoberflächen – GEstRO-92“. Das Verfahren weist aus heutiger Sicht im Wesentlichen folgende Mängel auf:

- Es werden ausschließlich Pkw in den Messungen einbezogen; Lkw finden keine Berücksichtigung.
- Mit der Statistischen Vorbeifahrtmethode („Statistical Pass By-Method - SPB“), die für die Messung allein vorgesehen ist, können lediglich einzelne Punkte einer Strecke messtechnisch erfasst werden. Das Kriterium der Gleichmäßigkeit über eine größere und zusammenhängende Strecke der eingebauten Deckschicht wird außer Acht gelassen.

Demgegenüber werden in den TP KoSD-19 sowohl Pkw als auch Lkw und Straßendeckschichtkorrekturen für Geschwindigkeiten ≤ 60 km/h berücksichtigt. Durch die zusätzliche Einbeziehung der Ergebnisse der sogenannten Nahfeldmessung (Close Proximity Method – CPX) werden zudem repräsentativere Ergebnisse erreicht.

Die TP KoSD-19 sieht vor, dass die Messergebnisse an mindestens fünf geeigneten Straßenabschnitten zu ermitteln sind. Die Abschnitte müssen unterschiedlichen Baumaßnahmen oder Baulosen zugeordnet sein. Zum Zeitpunkt der Messung müssen diese mindestens sechs Jahre unter Verkehr liegen.

An jedem der zu messenden Straßenabschnitte sind nun neben den SPB-Messungen auch CPX-Messungen durchzuführen. Dabei dienen die SPB-Messungen der Bestimmung des absoluten Emissionsniveaus des Straßenabschnitts im Vergleich zum Grundwert des Schalleistungspegels eines Fahrzeugs nach RLS 19 Abschnitt 3.3.4. Die CPX-Messungen bestimmen die Varianz des Emissionsniveaus entlang des Straßenabschnitts. Aus der gemeinsamen Auswertung der SPB- und der CPX-Messungen aller betrachteten Straßenabschnitte lässt sich schließlich das gesuchte Korrekturwertepaar bestimmen.

III. Alternativen

Keine.

IV. Regelungskompetenz

Die Verordnung stützt sich auf die Ermächtigungsgrundlage des § 43 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 in Verbindung mit § 48b des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union

Die Verordnung ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar. Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189 vom 18.07.2002, S. 12) hat sich zum Ziel gesetzt, schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm, worunter auch die von Straßen ausgehende Lärmbelästigung fällt, zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten unter anderem dazu, die Belastung durch Umgebungslärm zu ermitteln und in Lärmkarten darzustellen. Für die beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen notwendige Berechnung des Beurteilungspegels macht die Richtlinie keine Vorgaben und überlässt deren Ausgestaltung den Mitgliedstaaten.

VI. Befristung

Eine Befristung der Regelungen kommt nicht in Betracht, da bundeseinheitliche Regelungen zur Berechnung des von Straßen ausgehenden Schalls notwendig sind, um dauerhaft die Lärmbelastung in Genehmigungsverfahren zum Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen berücksichtigen zu können.

VII. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Es ist mit zusätzlichen Haushaltsausgaben für den Lärmschutz an öffentlichen Straßen zu rechnen. Dies begründet sich damit, dass für die Straßenbaulastträger zum Teil höhere Baukosten anfallen, da aufgrund der Fahrzeuggeschwindigkeitsannahmen und der Emissionsansätze sowie der geänderten Schallausbreitung in den RLS-19 nun höhere Beurteilungspegel berechnet werden und somit unter Umständen umfangreichere aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden.

Aus den in II.1.4 genannten im Ergebnis der Berechnung gegenüber den RLS-90 veränderten Beurteilungspegeln lassen sich ausgehend von einer vom BMVI beauftragten Studie „Kostenfolgen einer Überarbeitung der RLS-90“ vom April 2008, die Zusammenhänge zwischen Pegelerhöhungen und daraus resultierenden Kostensteigerungsraten für Lärmschutz bei unterschiedlichen Straßengattungen darstellt, Kostenänderungen für Lärmschutzmaßnahmen abschätzen. Eine Aktualisierung der Studie ist nicht erforderlich, da die dort zugrunde gelegten Verkehrszahlen bis heute nicht deutlich abweichen. Dies bestätigt die allgemeine Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen. 2000 betrug laut Auswertungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) der mittlere durchschnittliche DTV 47.800 Kfz/24h auf Bundesautobahnen und 11.614 Kfz/24h auf Bundesstraßen. 2015 lag der mittlere durchschnittliche DTV auf Bundesautobahnen bei 50.200 Kfz/24h und auf Bundesstraßen bei 12.971 Kfz/24h.

Folgende Kostenänderungen sind bei Berechnung nach den RLS-19 gegenüber den RLS-90 abzuschätzen:

Bund:

Bei **Bundesautobahnen** kann bei einer durchschnittlichen Pegelerhöhung von rund 2 dB(A) mit Mehrinvestitionen bei Lärmschutzmaßnahmen von rund **60%** gerechnet werden. Dies lässt sich dadurch begründen, dass die Kostensteigerungen bei aktiven Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der oben genannten Pegelerhöhung umso höher sind, je größer der Abstand zwischen Straße und dem betroffenen Immissionsort ist. Dieser Zusammenhang wirkt sich insbesondere an Autobahnen aus und führt dazu, dass für diese Straßenklasse über dem Durchschnitt liegende Kostensteigerungen entstehen.

Bei **Bundesstraßen** außerorts ist bei einer durchschnittlichen Pegelerhöhung um ca. 1 dB(A) von Mehrinvestitionen für Lärmschutz von über **20%** auszugehen.

Für den Baulastträger Bund bedeutet dies eine Erhöhung des Investitionsvolumens um rund 55 Millionen Euro jährlich. Dabei wird berücksichtigt, dass durchschnittlich 80% der Lärmvorsorgemittel für Autobahnen und 20% der Mittel für Bundesstraßen eingesetzt werden und der Bund in den zurück liegenden Jahren (2007 bis 2016) für Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der Lärmvorsorge gemäß der „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2016“ des BMVI im Mittel etwa 110 Millionen Euro pro Jahr investiert hat.

Die Mehrausgaben sind im Einzelplan 12 gegenzufinanzieren.

Land:

Bei **Landes- und Kreisstraßen** außerorts lassen sich bei einer mittleren Pegelerhöhung von fast 3 dB(A) Mehrinvestitionen für Lärmschutzmaßnahmen von knapp **50%** abschätzen.

Kommunen:

Bei **Kommunalstraßen** innerorts kann dagegen bei einer durchschnittlichen Reduzierung der berechneten Pegel um 2 dB(A) mit einer Minderinvestition für Lärmschutzmaßnahmen von rund **35%** ausgegangen werden.

Da das jährliche Investitionsvolumen für Lärmschutzmaßnahmen der Länder und Kommunen als Baulastträger nicht bekannt ist, lassen sich nur die oben genannten prozentualen Steigerungen angeben.

Die im Vergleich zu Bundesfernstraßen eher geringen Mehrinvestitionen für Lärmschutz an Landes- und Kreisstraßen außerorts lassen sich dadurch erklären, dass an Landes- und Kreisstraßen außerorts aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens ein geringeres Emissions- bzw. Immissionsniveau als bei Bundesfernstraßen festzustellen ist. Somit dürften weniger aufwendigere Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sein und Pegelerhöhungen zu eher geringeren Mehrkosten führen. Denn je aufwendiger Lärmschutzanlagen sind und je höher die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, desto deutlicher werden die Kosten bei Pegelerhöhungen steigen.

VIII. Erfüllungsaufwand

1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Wirtschaft entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand durch die Einführung des neuen Berechnungsverfahrens nach § 3 Absatz 1 Satz 1 der 16. BImSchV nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der RLS-19. Etwa zwei Drittel der schalltechnischen Untersuchungen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen werden im Auftrag der Plan aufstellenden Behörden durch Ingenieurbüros durchgeführt. Für die Umstellung auf die entsprechende Berechnungssoftware entsteht der Wirtschaft ein einmaliger erhöhter Mehraufwand in Höhe von rund 300 000 Euro. Hierbei ist von 30 Fällen auszugehen. Die Installierung eines Updates der Software wird mit 10 000 € beziffert.

3. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Für den Bund

Der anfallende laufende Erfüllungsaufwand für den Bund wird mit insgesamt 100 000 Euro pro Jahr abgeschätzt.

Ein leicht erhöhter Erfüllungsaufwand entsteht wegen des Mehraufwands bei der Festlegung von Straßendeckschichtkorrekturen nach dem Verfahren nach § 3a Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV in Verbindung mit den TP KoSD-19 durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

Die Ermittlung der DSD-Werte erfolgt in den folgenden Schritten und der entsprechende Personalaufwand hierzu stellt sich wie folgt dar:

Tätigkeit	hD in Personenmonaten (65,40 Euro / Std.)	gD in Personenmonaten (43,40 Euro / Std.)	mD in Personenmonaten (31,70 Euro / Std.)
I. Messvorbereitung			
1. Recherche und Auswahl geeigneter Messstrecken, die den festgeschriebenen Vorgaben entsprechen	0,20 (1 800 Euro)	0,30 (1 800 Euro)	0,75 (3 150 Euro)
2. Planung der Messungen		0,25 (1 500 Euro)	0,75 (3 150 Euro)
II. Messdurchführung			
1. Geräuschemissionsmessung SPB-Verfahren			2,00 (8 400 Euro)
2. Geräuschemissionsmessung CPX-Verfahren		0,35 (2 100 Euro)	0,40 (1 680 Euro)
III. Auswertung			
1. Messauswertung und Berichterstellung SPB- und CPX-Verfahren zum Zweck der Dokumentation	0,40 (3 600 Euro)	0,80 (7 500 Euro)	0,80 (3 300 Euro)
2. Ermittlung der DSD-Werte	0,40 (3 600 Euro)	0,30 (1 800 Euro)	0,30 (1 260 Euro)
Summe	1,00 (9 000 Euro gerundet)	2,00 (12 000 Euro gerundet)	5,00 (21 000 Euro gerundet)

Für die Wahrnehmung dieser Aufgaben ergibt sich daher insgesamt pro Jahr und Fall ein personeller Erfüllungsaufwand in folgendem Umfang:

- 1 Personalmonat höherer Dienst
- 2 Personalmonate gehobener Dienst
- 5 Personalmonate mittlerer Dienst

Hiermit verbunden ist bei geschätzten zwei Fällen pro Jahr ein jährlicher finanzieller Aufwand aufgrund von Personalausgaben in Höhe von rund 83 500 Euro.

Inklusive anfallender geringfügiger Sachkosten für die Wartung der Messgeräte und Reisekosten entsteht insgesamt für die Bestimmung der Korrekturwerte durch die BAST ein geschätzter Erfüllungsaufwand von jährlich rund 90 000 Euro.

Bei den obersten Bundesbehörden (BMU und BMVI) entsteht ein jährlicher leicht erhöhter Erfüllungsaufwand für die Prüfung, Festlegung und Veröffentlichung der Straßendeckschichtkorrektur nach § 3a der 16. BImSchV. Dieser wird bei zwei anzunehmenden Fällen pro Jahr auf insgesamt rund 10 000 Euro geschätzt.

Das BMVI legt die Straßendeckschichtkorrektur im Einvernehmen mit dem BMU fest. Hierzu prüft das BMVI die nach § 3a Absatz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV in Verbindung mit den TP KoSD-19 erstellten Unterlagen zur Ermittlung der Straßendeckschichtkorrektur. Zu den Ergebnissen der Prüfung durch das BMVI ist das Einvernehmen mit dem BMU herzustellen. Hierzu nimmt das BMU eine eigene Prüfung vor und in der Regel ist von Abstimmungen zwischen den obersten Bundesbehörden auszugehen. Für die Prüfung und Abstimmung wird von jeweils 4 Tagen für die jeweilige oberste Bundesbehörde im Höheren Dienst pro Fall ausgegangen. Dies entspricht einem Personalaufwand für beide Behörden von rund 4 200 €. Zusätzlich wird ein Personalaufwand von einem Tag im Höheren Dienst für das BMVI angenommen für die formalen Schritte der Veröffentlichung und Bekanntmachung der Straßendeckschichtkorrektur. Insgesamt ist daher von einem Erfüllungsaufwand pro Fall in Höhe von rund 5 000 Euro auszugehen.

Für die Länder

Der anfallende Mehraufwand aufgrund der Einführung des Berechnungsverfahrens nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der RLS-19 wird auf einmalig 2, 4 Millionen Euro geschätzt.

Aufgrund der Übergangsregelung des § 6 der 16. BImSchV ist Mehraufwand für die Straßenbauverwaltungen in solchen Fällen zu erwarten, in denen nach Inkrafttreten der Änderungsverordnung ein Antrag auf Durchführung eines Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens bzw. ein Bebauungsplan örtüblich bekannt gemacht wurde aber im Rahmen der Vorbereitungen bereits schalltechnische Untersuchungen nach den RLS-90 durchgeführt worden sind. Dies betrifft Verfahren, die sich vor dem durch § 6 der 16. BImSchV vorgesehenen Stichtag in der Phase der fortgeschrittenen Vorentwurfsplanung befinden. Derartig verursachter Mehraufwand wird für 250 Fälle angenommen. Die schalltechnischen Untersuchungen werden zu einem Drittel durch die Plan aufstellenden Behörden selbst und zu zwei Drittel durch beauftragte Ingenieurbüros durchgeführt. Für die Neuberechnung in 83 Fällen (1/3 von 250) und der Neuprüfung in allen 250 Fällen durch die Plan aufstellenden Behörden selbst wird von einem Personalkostenmehraufwand von insgesamt rund 1,2 Millionen Euro ausgegangen.

Der zu erwartende Erfüllungsaufwand für die Neuberechnung und Neuprüfung durch die Plan aufstellende Behörde stellt sich wie folgt dar. Es werden jeweils sachgerechte Mittelwerte gebildet. Denn die Fälle stellen sich je nach Komplexität unterschiedlich dar.

Tätigkeit	Fälle	hD in Tagen (60,50 Euro / Std.)	gD in Tagen (40,80 Euro / Std.)	Summe
I. Neuberechnung:	83		<u>Einfacher Fall</u> 2 Tage (652, 80 Euro)	
			<u>Komplexer Fall</u> 14 Tage (4 569, 60 Euro)	
			<u>Sachgerechter Mittelwert:</u> 8 Tage (2 700 Euro (gerundet))	
1. Anpassung der Emmissionsparameter (Aktualisierung der Berechnungsansätze und Eingabe in das Rechenprogramme)			3 Tage (1 000 Euro)	1 000 Euro
2. Auswertung			5 Tage (1 700 Euro)	1 700 Euro
Summe				200 000 Euro (gerundet)
II. Neuprüfung	250	<u>Einfacher Fall</u> 0	<u>Einfacher Fall</u> 2 Tage (652, 80 Euro)	
		<u>Komplexer Fall</u> 4 Tage (1 936 Euro)	<u>Komplexer Fall</u> 18 Tage (5 875 Euro)	
		<u>Sachgerechter Mittelwert:</u> 2 Tage (1 000 Euro gerundet)	<u>Sachgerechter Mittelwert:</u> 10 Tage (3 300 Euro gerundet)	4 600 Euro

1. Auswertung und Überprüfung des Schallschutz-konzeptes		1 Tag (500 Euro)	4, 0 Tage (1 300 Euro)	1 800 Euro
2. Anpassung des Schallschutzkonzeptes		1 Tag (500 Euro)	3 Tage (1 000 Euro)	1 500 Euro
3. Erstellung und Anpassung der Unterlagen und Pläne			3 Tage (1 000 Euro)	1 000 Euro
Summe				1 000 000 Euro (gerundet)
Summe				1, 2 Mio. Euro (gerundet)

Für die Aktualisierung durch Ingenieurbüros entstehen den Straßenbaubehörden für die anzunehmenden 167 Fällen (2/3 von 250) insgesamt Sachkosten in Höhe von rund 500 000 Euro. Diese entstehen durch die Beauftragung von Ingenieurbüros. Es ist davon auszugehen, dass diejenigen Ingenieurbüros, die bereits die schalltechnischen Untersuchungen nach den RLS-90 durchgeführt haben im Rahmen eines Nachtrags die Berechnungen nach den RLS-19 vornehmen. Es wird von 3 000 Euro pro Nachtrag ausgegangen.

Für die Umstellung auf eine neue Software im Zuge der aktualisierten RLS-19 entsteht den Straßenbauverwaltungen der Länder einmalig aufzuwendender Erfüllungsaufwand in Höhe von insgesamt 700 000 Euro. Hierfür entfallen Sachkosten pro Fall in Höhe von 10 000 € auf die Einführung einer neuen Software bzw. eines Softwareupdates. Daneben sind Personalkosten für Schulungen der von der neuen Software betroffenen Mitarbeiter zu veranschlagen. Es ist davon auszugehen, dass insgesamt 70 Behörden hiervon betroffen sein werden.

Das Berechnungsverfahren nach den alten RLS-90 und den aktualisierten RLS-19 ist hinsichtlich des Aufwandes weitestgehend identisch. Daher ist für alle weiteren Planungen, die sich in einem früheren Entwurfsstadium befinden und daher nicht unter die Übergangsregelung des § 6 fallen, anzunehmen, dass kein nennenswerter Erfüllungsaufwand entsteht.

Für die Genehmigungsbehörden, insbesondere Planfeststellungsbehörden, entsteht kein Erfüllungsaufwand.

IX. Weitere Kosten

Es entstehen keine weiteren Kosten für die Wirtschaft. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

X. Nachhaltigkeitsaspekte

Der Verordnungsentwurf steht im Einklang mit dem Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Nachhaltige Mobilität ist eines der relevanten Themenfelder, durch die ein Verkehrssystem erreicht wird, das Beschäftigung, Wohlstand und persönliche Freiheit ermöglicht und das sicher, sauber, ressourcenschonend, effizient und klimafreundlich, leise und bezahlbar ist. Dem entsprechend macht das Nationale Verkehrslärmschutzpaket II des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 27.08.2009 deutlich, dass die Minderung von Verkehrslärm Teil einer nachhaltigen Verkehrspolitik ist. Es zielt insbesondere auf Vermeidung bzw. Begrenzung von Lärm an der Quelle und, wo dies nicht möglich ist, darauf, die Auswirkungen zu vermindern. Die Erfassung der Geräuschemission ist notwendige Voraussetzung für die Planung und Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen. Der Verordnungsentwurf leistet hierzu einen wichtigen Beitrag, indem ein aktuelles Verfahren zur Berechnung des Beurteilungspegels der Geräuschemission eingeführt wird.

XI. Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern

Die Verordnung hat keine geschlechterspezifischen Auswirkungen.

XII. Demografie-Check

Der demografische Wandel wirkt sich auf den Verordnungsentwurf nicht aus. Demografische Folgen und Risiken werden durch den Entwurf nicht begründet.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderungen der Verkehrslärmschutzverordnung)

Zu Nummer 1 (§ 3 Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen)

§ 3 Absatz 1 Satz 1 verweist für die Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen nun direkt auf Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 - RLS-19. Die RLS-19 wurden am 31.10.2019 durch das BMVI im Verkehrsblatt 2019, Heft 20 unter der lfd. Nummer 139, S. 698 amtlich bekannt gemacht. Diese werden damit Teil der Verordnung.

Die Berechnung des Beurteilungspegels erfolgt nach § 3 Absatz 1 Satz 2 weiterhin getrennt für den Beurteilungszeitraum Tag (6 Uhr bis 22 Uhr) und den Beurteilungszeitraum Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr).

In Absatz 2 werden die für die Berechnung des Beurteilungspegels zu beachtenden Rahmenbedingungen festgelegt, die in den RLS-19 weiter konkretisiert werden.

Nur soweit es die Beachtung der akustischen Eigenschaften der Straßendeckschicht nach Absatz 2 Nummer 2 betrifft, enthält Absatz 3 weitergehende Festsetzungen, wie die akustischen Eigenschaften der Straßendeckschicht in die Berechnung einbezogen werden. Danach ist die Bauweise zunächst einem Straßendeckschichttyp zuzuordnen. Anschließend lässt sich die Straßendeckschichtkorrektur in den Tabellen 4a und 4b der RLS-19 ablesen und ist wie in den RLS-19 beschrieben in die Berechnung einzustellen. Die Tabellen 4a und 4b der RLS-19 sind in ihrer jeweils aktuellen Fassung anzuwenden. Dies ergibt sich aus dem neu eingefügten § 3a (Artikel 1 Nummer 2 dieser Verordnung). In den dort genannten Fällen ist es nach § 3a Absatz 2 Satz 1 und Absatz 3 Satz 2 möglich, die Tabellen 4a und 4b der RLS-19 anzupassen und in der jeweils aktuellen Fassung im Verkehrsblatt zu veröffentlichen.

Die in den Tabellen 4a und 4b der RLS-19 ausgewiesenen Straßendeckschichtkorrekturen gelten für die gesamte Nutzungsdauer der Straßendeckschicht. Mit Ausnahme der derzeit lärmtechnisch anerkannten offenporigen Asphaltdeckschichten (OPA) nimmt die akustische Wirksamkeit einer Deckschicht erst dann ab, wenn sie in bautechnischer Hinsicht abgängig ist. Da sie in diesen Fällen im Rahmen der Erhaltung ohnehin ausgetauscht werden muss, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sicherzustellen, muss – wie bislang auch – nicht geregelt werden, über welchen Zeitraum und mit welchem Wert die akustische Wirksamkeit gegeben ist.

Die für offenporige Asphaltdeckschichten (OPA 11 und OPA 8) ausgewiesenen Werte spiegeln die akustische Wirksamkeit wider, wie sie sich regelmäßig nach Ablauf von mindestens sechs Jahren Nutzungsdauer einstellt. Hintergrund ist, dass sich die akustische Wirksamkeit nach sechs Jahren nicht mehr nennenswert verändert. Damit enthält die Ta-

belle 4a der RLS-19 bewusst keine Angaben zur akustischen Mindestwirksamkeit bei offenporigen Asphaltdeckschichten. Darüber hinaus hat die Weiterentwicklung offenporiger Asphaltdeckschichten dazu geführt, dass sich die akustische und die bautechnische Lebensdauer weitgehend angenähert haben.

Lässt sich die Bauweise keiner Deckschicht zuordnen, kann kein Straßendeckschichtkorrekturwert zugewiesen und in die Berechnung eingestellt werden. In diesen Fällen ist der Straßendeckschichtkorrekturwert zunächst nach dem durch Artikel 1 Nummer 2 eingeführten festgelegten Verfahren festzustellen.

Zu Nummer 2 (§ 3a Festlegung der Straßendeckschichtkorrektur)

§ 3a regelt das Verfahren zur Festlegung einer Straßendeckschichtkorrektur. Wie sich aus dem neu gefassten § 3 Absatz 2 Nummer 2 ergibt, wird die Straßendeckschichtkorrektur zur Abbildung der akustischen Eigenschaften der Straßendeckschicht zur Einbindung in die Berechnung benötigt. Wie die Straßendeckschichtkorrektur in die Berechnung einbezogen wird, ist allein im neuen § 3 Absatz 3 in Verbindung mit den RLS-19 geregelt. Die Straßendeckschichtkorrektur für eine Bauweise ist der Tabelle 4a oder 4b der RLS-19 zu entnehmen. Maßgebend ist die jeweils jüngste Fassung der Tabellen 4a und 4b. Die jeweiligen Aktualisierungen sind dem Verkehrsblatt zu entnehmen, die dort nach Maßgabe des Absatzes 2 vom BMVI veröffentlicht werden. § 3a Absatz 2 ermächtigt lediglich zur Änderung oder Ergänzungen der Tabellen 4a oder 4b ohne die RLS-19 im Übrigen zu verändern.

§ 3a unterscheidet zwischen zwei Fallgruppen:

Absatz 1 regelt in Verbindung mit Absatz 2 den Fall, dass ein neuer Straßendeckschichttyp, d. h. eine neue Bauweise entwickelt wird, für den eine Straßendeckschichtkorrektur noch nicht in den in ihrer jeweils jüngsten Fassung der Tabellen 4a oder 4b der RLS-19 enthalten ist (Fallgruppe 1). Dies gilt ebenfalls für den Fall, dass sich eine Bauweise grundlegend ändert, die einem Straßendeckschichttyp zugeordnet werden kann, für den bereits eine Straßendeckschichtkorrektur festgelegt worden ist. Zuständig für die Festlegung der Straßendeckschichtkorrektur ist das BMVI. Die Festlegung erfolgt im Einvernehmen mit dem BMU.

Absatz 1 Satz 1 benennt in den Nummern 1 und 2 zwei Voraussetzungen, die kumulativ vorliegen müssen, um eine Straßendeckschichtkorrektur für einen neuen Straßendeckschichttyp festzulegen.

Die Bauweise muss nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 mindestens den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Allgemein anerkannte Regeln der Technik sind technische Festlegungen für Verfahren, Einrichtungen und Betriebsweisen, die nach herrschender Auffassung der beteiligten Kreise (Fachleute, Anwender, Verbraucherinnen und Verbraucher und öffentliche Hand) geeignet sind, das gesetzliche Ziel zu erreichen und sich in der Praxis allgemein bewährt haben. Die allgemein anerkannten Regeln der Technik sowie der Stand der Technik sind derzeit in den technischen Veröffentlichungen bzw.

den Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) enthalten. Die Erarbeitung und Pflege dieser sogenannten „Technischen Regelwerke“ (R 1 und R 2) für Straßen auf der Grundlage eines vorgeschriebenen Verfahrens ist eine wesentliche Aufgabe der FGSV. Die Regelwerke der FGSV sind für den Bereich des Straßenbaus allgemein anerkannt und werden standardmäßig in Bezug genommen. Damit wird sichergestellt, dass die Bauweise einer Straßendeckschicht bautechnisch hinreichend bestimmt und festgelegt ist.

Die R 1-Regelwerke (ZTV – Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien, TL – Technische Lieferbedingungen und TP – Technische Prüfvorschriften, Richtlinien) der FGSV regeln und beschreiben als allgemein anerkannte Regelwerke die allgemein anerkannten Regeln der Technik. Darüber hinaus empfehlen die R 2-Regelwerke (Merkblätter und Empfehlungen) der FGSV die Planung oder Realisierung technischer Sachverhalte neuer oder weiterentwickelter Verfahren oder Bauweisen, die sich schon in der Praxis bewährt haben, und beschreiben damit den Stand der Technik. Soweit eine Bauweise einer Straßendeckschicht in einem R1 Regelwerk und zugleich in einem R 2-Regelwerk beschrieben wird, ist für die Bestimmung des Korrekturwertes ausschließlich das R 1-Regelwerk maßgeblich.

Die Regelwerke können über die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. Köln, FGSV Verlag GmbH, Wesseling Str. 15 - 17, 50999 Köln bezogen werden.

Weitere Voraussetzung für die Festlegung einer Straßendeckschichtkorrektur ist nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, dass die (BAST) für die neue Bauweise eine Straßendeckschichtkorrektur ermittelt hat.

Das Verfahren zur Ermittlung der Korrekturwerte wird in Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 geregelt, indem auf die Technischen Prüfvorschriften zur Bestimmung der Geräuschemission von Straßendeckschichten - TP KoSD-19 verwiesen wird. Diese hat das BMVI am 31.10.2019 im Verkehrsblatt 2019, Heft 20 unter der lfd. Nummer 140, S. 698 amtlich bekannt gemacht. Die TP KoSD-19 wird durch diese Verweisung selbst Bestandteil der 16. BImSchV. Die TP KoSD-19 sieht unter anderem vor, dass die Straßendeckschichtkorrekturen durch Messungen ermittelt werden und regelt hierzu das technische Verfahren. Die Messergebnisse sind an mindestens fünf geeigneten Straßenabschnitten zu ermitteln, die zum Zeitpunkt der Messung mindestens sechs Jahre unter Verkehr stehen müssen.

Zuständig für die Durchführung des Verfahrens nach den TP KoSD-19 ist die BAST. Sie ist eine dem BMVI nachgeordnete Behörde, die als Forschungseinrichtung die Aufgabe hat, dem BMVI auf dem Gebiet des Straßenwesens wissenschaftlich gesicherte Entscheidungshilfen zur Verfügung zu stellen.

Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 stellt aber auch klar, dass allein die Durchführung des Verfahrens nach den TP KoSD-19 nicht ausreicht, sondern verwertbare Messergebnisse vorliegen müssen. Diese dürften, da die TP KoSD-19 Art und Weise des Messverfahrens umfassend regelt, allerdings im Regelfall vorliegen. Nach Absatz 2 ist die vom BMVI nach Absatz 1 festgelegte Straßendeckschichtkorrektur im Verkehrsblatt zu veröffentlichen.

Hierdurch wird das Verfahren zur Festlegung einer Straßendeckschichtkorrektur förmlich abgeschlossen. Mit der Veröffentlichung dieser Korrekturwerte im Verkehrsblatt werden die Tabellen 4a oder 4b der RLS-19 geändert, ohne die RLS-19 im Übrigen zu verändern; hierzu ermächtigt Absatz 2 auch nicht. Dies wird durch Absatz 2 Satz 1 verbindlich festgelegt. Absatz 2 Satz 1 legt den Zeitpunkt fest, ab wann die Straßendeckschichtkorrektur in die Berechnung nach § 3 einzustellen ist.

Absatz 3 Satz 1 regelt den Sonderfall, dass sich die Bauweise eines Straßendeckschichttyps ändert, für den bereits eine Straßendeckschichtkorrektur in den Tabellen 4a oder 4b der RLS-19 ausgewiesen ist, aber keine Anhaltspunkte bestehen, dass diese Änderungen Auswirkungen auf die lärmindernden Eigenschaften der Straßendeckschicht haben (Fallgruppe 2). Dies erfasst zum einen den Fall, dass sich die Bauweise eines in den Tabellen 4a oder 4b der RLS-19 bereits zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung (Artikel 3) enthaltenen Straßendeckschichttyps ändert. Zum anderen den Fall, dass sich die Bauweise eines nach den Absätzen 1 und 2 neu festgelegten Straßendeckschichttyps ändert. Nach Absatz 3 Satz 1 kann das BMVI im Einvernehmen mit dem BMU festlegen, dass die bisherige Straßendeckschichtkorrektur einstweilen fort gilt. Die Regelung soll sicherstellen, dass für einen Übergangszeitraum die geänderte Bauweise in die Berechnung eingestellt werden kann bis ggf. ein neuer Korrekturwert nach Maßgabe der Absätze 1 und 2 festgelegt wird.

Absatz 3 Satz 1 wird allerdings in zweifacher Hinsicht eingeschränkt. Zum einen muss die neue Bauweise in einer technischen Veröffentlichung beschrieben sein (Satz 1 Nr. 1). Zum anderen darf die geänderte Bauweise die akustischen Eigenschaften der Straßendeckschicht nicht verschlechtern (Satz 1 Nr. 2). Absatz 3 erfasst damit nur Fälle, in denen sich die Zusammensetzung einer Straßendeckschicht bzw. deren Bauweise nur minimal ändert. Die grundlegende Änderung der Bauweise hin zu einem neuen Straßendeckschichttyp wird von Absatz 1 erfasst.

Satz 3 stellt klar, dass die bisherige Straßendeckschichtkorrektur nur solange anzuwenden ist, bis eine neue Straßendeckschichtkorrektur nach Maßgabe der Absätze 1 und 2 festgelegt und bekanntgemacht wurde. Die Festlegung einer neuen oder geänderten Straßendeckschichtkorrektur für eine geänderte Bauweise eines Straßendeckschichttyps ist im Verkehrsblatt zu veröffentlichen und ab diesem Zeitpunkt in die Berechnung nach § 3 einzustellen.

Wird eine bestehende Straßendeckschichtkorrektur geändert oder für eine neue Straßendeckschicht erstmalig eine Straßendeckschichtkorrektur festgelegt, fließen durch die im Rahmen des Verfahrens nach den TP KoSD-19 durchgeführten Messungen die aktuellen Straßenverkehrsemissionen in die jeweilige Straßendeckschichtkorrektur ein. Die Fortführung und Weiterentwicklung der Tabellen 4a oder 4b der RLS-19 bilden somit fortlaufend die Entwicklungen der Straßenverkehrsemissionen ab.

Im Straßenbau werden kontinuierlich Straßendeckschichten weiter- und neuentwickelt. Die verwendeten bereits bestehenden Straßendeckschichten unterliegen damit einer zeitlich unterschiedlichen technischen Entwicklung, die zu einer Weiterentwicklung der zugrundeliegenden technischen Regelwerke führen, die die geänderte Bauweise der Straßendeckschicht bautechnisch hinreichend bestimmen und festlegen. Im Rahmen dieser Änderungen, sofern sie auch akustische Auswirkungen haben, findet eine Überprüfung der Korrekturwerte der Straßendeckschichten statt.

Zu Nummer 3 (§ 6 Übergangsregelung für die Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen)

Die Vorschrift sieht im Hinblick auf die mit dem Inkrafttreten der Verordnung notwendige Umstellung auf die neue Rechtslage und den hierfür bei Vorhabenträgern, Planern und Behörden erforderlichen zeitlichen Vorlauf eine Übergangsregelung vor. Bei Straßenbauvorhaben, für die ein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren beantragt worden ist, sind die bisherigen Regelungen für die schalltechnische Berechnung heranzuziehen (Nummer 1). Die Nummer 2 erfasst den Fall, dass ein Bebauungsplan die Planfeststellung ersetzt, wie es zum Beispiel § 17b Absatz 2 Bundesfernstraßengesetz vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3634, vorsieht).

Mit den Regelungen wird gewährleistet, dass bei diesen zum Teil sehr komplexen Vorhaben, bei denen bereits zum Zeitpunkt der Antragstellung wesentliche Fragen zur Erfassung und Bewertung der Lärmsituation und der zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens geklärt wurden, nicht nachträglich eine aufwendige Umstellung auf die neue Rechtslage erfolgen muss.

In allen Fällen ist auf den jeweiligen Abschnitt des Straßenbauvorhabens abzustellen. Gemeint ist hiermit der jeweilige Planungsabschnitt, für den Baurecht geschaffen werden soll.

Zu Nummer 4 (Aufhebung der Anlage 1 zu § 3)

Die Anlage 1 zu § 3 wird aufgehoben. Die Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen wird nun in § 3 umfassend geregelt. Das bisher unmittelbar in der Anlage 1 zu § 3 geregelte Berechnungsverfahren für „lange, gerade Fahrstreifen“ wird nicht mehr benötigt. Maßgeblich ist nunmehr das Berechnungsverfahren, wie es im Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der RLS-19 beschrieben wird. Der Verweis auf die Abschnitte der RLS-19 erfolgt nun unmittelbar im Verordnungstext.

Zu Artikel 2 (Bekanntmachungserlaubnis)

Artikel 2 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Neubekanntmachung der Verkehrslärmschutzverordnung in der geltenden Fassung vom Inkrafttreten der Änderungen durch diese Verordnung an.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Artikel 3 regelt das Inkrafttreten. Die Änderungsverordnung sieht vor, dass die Änderungen am Datum des ersten Tages des vierten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft treten. Diese Regelung dient der Verfahrenssicherheit, damit mit Inkrafttreten die notwendige Berechnungssoftware für die Berechnung nach den RLS-19 vorliegt und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Planungsbüros und der Vorhabenträger geschult sind. Darüber hinaus gewährleistet Artikel 3 ein frühestmögliches Inkrafttreten der Änderungen.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Absatz 1 NKRG**Entwurf einer Zweiten Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (NKR-Nr. 5067, BMVI)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	300.000 Euro
Verwaltung	
Bund	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	100.000 Euro
Länder	
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	2,4 Mio. Euro
Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Folgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.	

II. Im Einzelnen

Gegenstand des Regelungsvorhabens sind die Berechnung des Beurteilungspegels der von öffentlichen Straßen ausgehenden Geräuschemissionen sowie die Festschreibung eines Verfahrens zur Festlegung der Straßendeckschichtkorrektur. Das bisherige Berechnungsverfahren war zu überprüfen und zu aktualisieren, weil es seit Inkrafttreten der 16. BImSchV am 12. Juni 1990 nicht überarbeitet wurde.

II. Erfüllungsaufwand

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Wirtschaft

Etwa zwei Drittel der schalltechnischen Untersuchungen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen werden im Auftrag der Plan aufstellenden Behörden durch Ingenieurbüros durchgeführt. Wegen der Einführung eines neuen Berechnungsverfahrens müssen die Ingenieurbüros Software updaten. Dieser Vorgang kostet im Einzelfall rund 10.000 Euro. Für die Umstellung auf die entsprechende Berechnungssoftware entsteht der Wirtschaft bei 30 anzunehmenden Fällen ein einmaliger Mehraufwand in Höhe von rund 300.000 €.

Verwaltung

Bund

Für den Bund entsteht jährlicher Erfüllungsaufwand von insgesamt rund 100.000 Euro.

Die Festlegung von Straßendeckschichtkorrekturen des Verfahrens nach § 3a Absatz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV in Verbindung mit den TP KoSD-19 (Technische Prüfvorschriften zur Korrekturwertbestimmung der Geräuschemission von Straßendeckschichten) durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) führt hier zu Mehraufwand. Hierzu gehören die Messvorbereitung (Recherche und Auswahl geeigneter Messstrecken sowie die Planung der Messfahrten), die Messdurchführungen sowie deren Auswertung (inklusive Berichterstellung und Ermittlung der DSD-Werte nach den Vorgaben der TP KoSD). Auszugehen ist von zwei Fällen pro Jahr. Für die Wahrnehmung dieser Aufgaben ergibt sich ein personeller jährlicher Erfüllungsaufwand in folgendem Umfang je Fall:

Tätigkeit	hD in Personenmonaten (65,40 € /Std)	gD in Personenmonaten (43,40 € /Std)	mD in Personenmonaten (31,70 € /Std)
I. Messvorbereitung			
1. Recherche und Auswahl geeigneter Messstrecken, die den festgeschriebenen Vorgaben entsprechen	0,20 (1.800 €)	0,30 (1.800 €)	0,75 (3.150 €)
2. Planung der Messungen		0,25 (1.500 €)	0,75 (3.150 €)
II. Messdurchführung			
1. Geräuschemissionsmessung SPB-Verfahren			2,00 8.400 €
2. Geräuschemissionsmessung CPX-Verfahren		0,35 (2.100 €)	0,40 (1.680 €)
III. Auswertung			
1. Messauswertung und Berichterstellung SPB- und CPX-Verfahren zum Zweck der Dokumentation	0,40 (3.600 €)	0,80 (7.500 €)	0,80 (3.300 €)
b. Ermittlung der DSD-Werte	0,40 (3.600 €)	0,30 (1.800 €)	0,30 (1.260 €)
Summe	1,00 (9.000 € gerundet)	2,00 (12.000 € gerundet)	5,00 21.000 € gerundet

Das ergibt bei zwei Fällen pro Jahr einen zusätzlichen jährlichen Erfüllungsaufwand für Personalausgaben bei der BASt von rund 83.500 Euro.

Inklusive Kosten für die Wartung der Messgeräte sowie Reisekosten entsteht der BASt ein geschätzter jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 90.000 €.

Bei den obersten Bundesbehörden (BMU und BMVI) entsteht des Weiteren ein erhöhter jährlicher Erfüllungsaufwand für die Festlegung und Veröffentlichung der Straßendeckschichtkorrektur nach § 3a der 16. BImSchV. Das BMVI muss dazu die im Rahmen der Prüfung erstellten Unterlagen prüfen und Einvernehmen mit dem BMU herstellen. Für Prüfung und Abstimmung ist bei jeweils BMVI und BMU von vier Tagen im höheren Dienst auszugehen. Dies

entspricht einem Personalaufwand von rund 4.000 Euro. Zusätzlich entsteht beim BMVI Personalmehraufwand in Höhe von rund 500 Euro von einem weiteren Tag im höheren Dienst für die Handhabung von Formalitäten wie die Veröffentlichung und Bekanntmachung der Straßendeckschichtkorrektur. Der zusätzliche jährliche Erfüllungsaufwand bei BMU und BMVI ist daher bei zwei anzunehmenden Fällen pro Jahr auf rund 10.000 € geschätzt.

Länder

Den Landesverwaltungen entsteht zusätzlicher einmaliger Erfüllungsaufwand von 2,4 Mio. Euro.

Wegen der Übergangsregelung des § 6 der 16. BImSchV ist zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Straßenbauverwaltungen in solchen Fällen zu erwarten, in denen nach Inkrafttreten der Änderungsverordnung ein Antrag auf Durchführung eines Planfeststellungs- oder Plan-genehmigungsverfahrens bzw. ein Bebauungsplan ortsüblich bekannt gemacht wurde, aber im Rahmen der Vorbereitungen bereits schalltechnische Untersuchungen nach den RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, bisheriges Verfahren) durchgeführt worden sind. Dies betrifft Verfahren, die sich vor dem durch § 6 der 16. BImSchV vorgesehenen Stichtag in der Phase der fortgeschrittenen Vorentwurfsplanung befinden. Derartig verursachte Mehrkosten werden für insgesamt 250 Fälle angenommen. Die schalltechnischen Untersuchungen werden zu einem Drittel durch die Plan aufstellenden Behörden selbst und zu zwei Dritteln durch beauftragte Ingenieurbüros durchgeführt.

Plan aufstellende Behörde:

Für die Neuberechnung in 83 Fällen (1/3 von 250) und die Neuprüfung in allen 250 Fällen durch die Plan aufstellenden Behörden selbst wird von einem Personalkostenmehraufwand von insgesamt rund 1,2 Millionen Euro ausgegangen. Die einzelnen Arbeitsschritte und der im Einzelfall resultierende Erfüllungsaufwand für die Neuberechnung und Neuprüfung durch die Plan aufstellende Behörde stellt sich wie folgt dar:

Tätigkeit	Fälle	hD in Tagen (60,50 €/Std)	gD in Tagen (40,80 €/Std)	Summe
I. Neuberechnung:	83		<u>Einfacher Fall</u> 2 Tage (652,80 €)	
			<u>Komplexer Fall</u> 14 Tage (4.569,60 €)	
			<u>Sachgerechter Mittelwert:</u> 8 Tage (2.700 € (gerundet))	
1. Anpassung der Emissionspara- meter (Aktualisie- rung der Berech- nungsansätze und Eingabe in das Re- chenprogramme			3 Tage (1.000 €)	1.000 €
2. Auswertung			5 Tage (1.700 €)	1.700 €
Zwischensumme				200.000 (gerundet)

Tätigkeit	Fälle	hD in Tagen (60,50 €/Std)	gD in Tagen (40,80 €/Std)	Summe
II. Neuprüfung	250	<u>Einfacher Fall</u> 0	<u>Einfacher Fall</u> 2 Tage (652,80 €)	
		<u>Komplexer Fall</u> 4 Tage (1.936 €)	<u>Komplexer Fall</u> 18 Tage (5.875 €)	
		<u>Sachgerechter Mittelwert:</u> 2 Tage (1.000 € gerundet)	<u>Sachgerechter Mittelwert:</u> 10 Tage (3.300 € gerundet)	4.600 €
1. Auswertung und Überprüfung des Schallschutzkonzeptes		1 Tag (500 €)	4, 0 Tage (1 300 €)	1.800 €
2. Anpassung des Schallschutzkonzeptes		1 Tag (500 €)	3 Tage (1.000 €)	1.500 €
3. Erstellung und Anpassung der Unterlagen und Pläne			3 Tage (1.000 €)	1.000 €
Zwischensumme				1.000 000 (gerundet)
Summe				1,2 Mio. (gerundet)

Straßenbaubehörden:

In 167 Fällen (2/3 von 250) werden die schalltechnischen Untersuchungen im Auftrag der Straßenbaubehörden von Ingenieurbüros durchgeführt. Es ist davon auszugehen, dass diejenigen Ingenieurbüros, die bereits in der Vergangenheit schalltechnischen Untersuchungen nach dem alten Standard RLS-90 durchgeführt haben, im Rahmen eines Nachtrags die Berechnungen nach den RLS-19 vornehmen. Es wird von rund 3.000 Euro pro Nachtrag ausgegangen. Für die Beauftragung von Ingenieurbüros entstehen den Straßenbaubehörden Sachkosten in Höhe von insgesamt rund 500.000 €.

Mit Blick auf die Aktualisierung der RLS-19 muss in den Straßenbauverwaltungen der Länder Software umgestellt werden. Des Weiteren müssen Mitarbeiter in der Handhabung der neuen Software geschult werden. Pro Fall ist von Kosten in Höhe von 10.000 Euro auszugehen. Insgesamt werden 70 Behörden betroffen sein. Der entstehende einmalige Erfüllungsaufwand beläuft sich auf rund 700.000 Euro.

Die Anwendung bzw. Handhabung des neuen Berechnungsverfahrens selbst ruft keinen zusätzlichen Erfüllungsaufwand hervor. Daher entsteht bei allen weiteren Planungen, die sich in einem früheren Entwurfsstadium befinden und daher nicht unter die Übergangsregelung des § 6 fallen, kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

III. Ergebnis

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Folgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatte