

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu der Verordnung der Bundesregierung

– Drucksachen 19/18471, 19/18779 Nr. 2 –

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

A. Problem

Nach § 3 Satz 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ist der Beurteilungspegel für die von öffentlichen Straßen ausgehenden Geräuschemissionen nach Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV zu berechnen. Das 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 Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90 – anzuwenden. Darüber hinaus existiert bisher kein rechtsverbindliches Verfahren, um für unterschiedliche lärm mindernde Straßenoberflächen (Straßen-deckschichttypen) die Korrekturwerte festzulegen (Straßendeckschichtkorrektur), die in dem Berechnungsverfahren nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen anzusetzen sind.

B. Lösung

Änderung der 16. BImSchV und Verweisung 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. Oktober 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.

Empfehlung, auf eine Änderung oder Ablehnung der Verordnung zu verzichten mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP bei Enthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Ablehnung/Änderung der Rechtsverordnung.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) auf eine Änderung oder Ablehnung der Verordnung auf Drucksache 19/18471 zu verzichten;
- b) folgende EntschlieÙung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Änderungsverordnung soll u. a. das aktualisierte Berechnungsverfahren zur Berechnung der von öffentlichen Straßen ausgehenden Lärmimmissionen, die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) einführen. Dabei werden insbesondere die aktuellen Emissionen von Fahrzeugen berücksichtigt. Darüber hinaus wird ein Verfahren zur Ermittlung und Festlegung von StraÙendeckschichtkorrekturwerten eingeführt. Bedeutende Änderungen im Hinblick auf den Ausbreitungsweg sind im Rahmen der Aktualisierung der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen nicht erfolgt. Aufgrund der Vielzahl von Berechnungsverfahren in Deutschland ist es wichtig, den Stand der Technik und die Entwicklungen im Fokus zu halten, um zeitnah in der Praxis bewährte Ansätze auf ihre Geeignetheit für das Berechnungsverfahren zur Berechnung der von öffentlichen Straßen ausgehenden Lärmimmissionen, die RLS-19, zu überprüfen und als Fortschreibung zu übernehmen. Dabei sind insbesondere Perspektiven für eine praxistaugliche und rechtssichere Vereinheitlichung von Berechnungsverfahren zu berücksichtigen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

bis spätestens zum 1. Juni 2026 einen Bericht über die Praxiserfahrungen bei der Anwendung der RLS-19 vorzulegen. Der Bericht soll insbesondere Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der RLS-19, sofern sie erprobt und praxistauglich sind, aufzeigen. Hier sind auch andere in Deutschland praktizierte Berechnungsvorschriften, wie z. B. die „Schall 03“ für den Schienenverkehrslärm oder die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe; BUB), oder andere mögliche Berechnungsverfahren, die eine frequenzabhängige Schallausbreitung erlauben, hinsichtlich ihrer möglichen Geeignetheit für das Berechnungsverfahren zur Berechnung der von öffentlichen Straßen ausgehenden Lärmimmissionen darzustellen.“

Berlin, den 13. Mai 2020

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Daniela Kluckert
Berichterstatlerin

Bericht der Abgeordneten Daniela Kluckert

I. Überweisung

Die Rechtsverordnung auf **Drucksache 19/18471** wurde am 24. April 2020 gemäß § 92 der Geschäftsordnung an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung, sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die vorliegende Änderungsverordnung beinhaltet im Wesentlichen eine Änderung der 16. BImSchV, bei der 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 verwiesen werden soll. Die RLS-19 wurden am 31. Oktober 2019 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur amtlich bekannt gemacht (VkB1. 2019 S. 698). Mit der vorliegenden Änderungsverordnung soll das aktualisierte Berechnungsverfahren nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der RLS-19 für die Lärmvorsorge verbindlich eingeführt werden. Als Folgeänderung soll zudem die Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV aufgehoben werden. Durch die vorliegende Änderungsverordnung soll ein förmliches Verfahren zur rechtsverbindlichen Festlegung der Korrekturwerte für Straßendeckschichttypen eingeführt werden. Hierzu soll ein direkter Verweis auf die Technischen Prüfvorschriften zur Korrekturwertbestimmung der Geräuschemission von Straßendeckschichten – Ausgabe 2019 – TP KoSD-19 aufgenommen werden.

Die Änderungsverordnung wird auf § 43 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit § 48b des BundesImmissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274) gestützt. Gemäß § 48b des BundesImmissionsschutzgesetzes (Beteiligung des Bundestages beim Erlass von Rechtsverordnungen) sind u. a. Rechtsverordnungen nach § 43 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 dem Bundestag vor der Zuleitung an den Bundesrat zuzuleiten. Die Rechtsverordnungen können durch Beschluss des Bundestages geändert oder abgelehnt werden. Der Beschluss des Bundestages wird der Bundesregierung zugeleitet. Hat sich der Bundestag nach Ablauf von vier Sitzungswochen seit Eingang der Rechtsverordnung nicht mit ihr befasst, wird die unveränderte Rechtsverordnung dem Bundesrat zugeleitet.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat die Rechtsverordnung auf Drucksache 19/18471 in seiner 68. Sitzung am 6. Mai 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE., auf eine Änderung oder Ablehnung der Verordnung auf Drucksache 19/18471 zu verzichten. Den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 19(15)355 hat der Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Der **Haushaltsausschuss** hat die Rechtsverordnung in seiner 62. Sitzung am 6. Mai 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und AfD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. auf eine Änderung oder Ablehnung der Verordnung auf Drucksache 19/18471 zu verzichten.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat zu der Verordnung folgende Stellungnahme (Ausschussdrucksache 19(26)65-1) abgegeben:

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige

Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (BT-Drs. 19/1837) in seiner 44. Sitzung am 6. Mai 2020 mit der Zweiten Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) (BT-Drs. 19/18471) befasst.

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Verordnungsentwurfes getroffen:

„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. Dementsprechend 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 Geräuschimmission 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 Geräuschimmission eingeführt wird.“

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Verordnungsentwurfes ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgender Leitprinzipien einer nachhaltigen Entwicklung, Sustainable Development Goals (SDGs) und Indikatoren:

- Leitprinzip 1 – Nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip konsequent in allen Bereichen und bei allen Entscheidungen anwenden
- SDG 3 – Gesundheit und Wohlergehen,
- SDG 9 – Industrie, Innovation und Infrastruktur,
- SDG 11 – Nachhaltige Städte und Gemeinden und
- SDG 13 – Maßnahmen zum Klimaschutz
- Indikator 3.2.a – Emissionen von Luftschadstoffen

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist plausibel.

Eine Prüfbitte ist daher nicht erforderlich.“

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die Rechtsverordnung auf Drucksache 19/18471 in seiner 72. Sitzung am 13. Mai 2020 beraten.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat den folgenden Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 19(15)355neu) eingebracht:

Entschließungsantrag

zur Zweiten Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV), Drucksache 19/18471, der Arbeitsgruppe Verkehr und digitale Infrastruktur der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

I. Der Ausschuss stellt fest:

Die mit Blick auf die Anzahl der Betroffenen mit Abstand größte Lärmbelastung geht in Deutschland vom Straßenverkehr aus. Hohe Schallpegel und chronischer Lärmstress beeinträchtigen nicht nur das Wohlbefinden, sondern sie machen krank. Die neuen Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation (WHO) zu Umgebungslärm von 2018 belegen, dass die menschliche Gesundheit unter Lärm stärker leidet, als bis dato angenommen. Entsprechend dringend ist der Handlungsbedarf.

Anlass für die vorliegende Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sind die Überarbeitung des Berechnungsverfahrens RLS-90 („Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“) für Straßenverkehrslärm und die Einführung eines rechtsverbindlichen Verfahrens zur Anrechnung von lärm mindernden Straßenbelägen.

Das neue Berechnungsverfahren RLS-19 wurde mit mehrjähriger Verspätung fertiggestellt, wird aber, zusammen mit den neuen Regelungen zu lärm mindernden Straßenbelägen, Verbesserungen für die Betroffenen mit sich bringen. Das gilt zumindest, sofern sich die zugrunde liegenden Vergleichsrechnungen zwischen alter und neuer RLS in der Realität bewahrheiten. Bislang sind diese Berechnungen mangels Veröffentlichung der Details allerdings nicht überprüfbar. Etliche Schwächen der RLS-90 sind trotz der sehr langen Bearbeitungsdauer nicht behoben worden.

Die neuen Regelungen sollen nun durch eine Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung in Kraft treten, die für neue und wesentlich geänderte Straßen gilt. Eine umfassende Evaluierung der 16. BImSchV ist dagegen erst für das Jahr 2025 vorgeschrieben. Erst dann soll überprüft werden, ob die Schwellenwerte, die Maßnahmen der Lärmvorsorge auslösen, noch haltbar sind.

Die bestehenden Schwellenwerte liegen weit oberhalb der aktuellen Empfehlungen der WHO, die in groß angelegten Metastudien den neuesten Stand der Lärmwirkungsforschung ausgewertet hat. Eine Korrektur nach unten ist überfällig. Zumindest für § 1 Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 sowie Satz 2 hätte sie sofort erfolgen müssen. Denn aus Lärmsicht wird in der 16. BImSchV eine Änderung erst dann als wesentlich anerkannt und löst Maßnahmen der Lärmvorsorge aus, wenn mindestens 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht erreicht werden.

An bestehenden Straßen sind die Werte, die eine Lärmsanierung auslösen, zwischenzeitlich mit gutem Grund auf 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht für allgemeine Wohngebiete gesenkt worden. Dieser Lärmbewertung folgt mittlerweile auch das Bundesverwaltungsgericht und verortet die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle ebenfalls bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) in der Nacht (Beschluss vom 25. April 2018, Az. 9 A 16.16, Rn. 87). Wo Grundrechte berührt sind, darf es keinen Aufschub geben.

II. Der Ausschuss möge beschließen:

1. Die Schwellenwerte von § 1 Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 sowie Satz 2, die aus Lärmsicht eine Änderung als wesentlich anerkennen und Maßnahmen der Lärmvorsorge auslösen, werden von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht auf 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht gesenkt.

2. Die für 2025 vorgeschriebene Evaluierung der übrigen Schwellenwerte der 16. BImSchV soll zeitnah begonnen und die erste Evaluierung 2022 vorgelegt werden. Dabei soll die aktuellen Lärmwirkungsforschung abgebildet werden. Die mehrjährige Arbeit an der RLS-90 und die verspätete Vorlage des Berichts der Bundesregierung zum Fluglärmgesetz zeigen, dass für derartige Prozesse ein beträchtlicher Vorlauf erforderlich ist.

3. Bis 2022 ist außerdem eine Harmonisierung mit dem 2018 bekannt gemachten Berechnungsverfahren der EU zu Umgebungslärm BUB („Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen“) zu bewerkstelligen. Damit soll künftig der Aufwand für Mehrfachberechnungen entfallen und eine Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen der EU-Umgebungslärmkartierung gegeben sein. Eine Verschlechterung der Situation der Betroffenen ist dabei auszuschließen.

4. Schnellst möglich soll außerdem die seit langem angekündigte und im Koalitionsvertrag versprochene, aber bis dato ausstehende Gesamtlärmbetrachtung umgesetzt sein, unter Einbeziehung des Straßenverkehrs-, Schienenverkehrs- und Fluglärms.

5. Die RLS soll dahingehend überarbeitet werden, dass die Lärmbewertung frequenzabhängig erfolgt, wie es in der Schall 03 (dem Berechnungsverfahren der 16. BImSchV für Schienenverkehrslärm) und dem Berechnungsverfahren der EU für Umgebungslärm (BUB) der Fall ist. Es sollen Korrektursummanden enthalten sein, im Sinne von Zuschlägen für bestimmte Geräuschsituationen, entsprechend der spektralen Zusammensetzung von Verkehrslärm.

6. Zur Berechnung sollen nicht nur Dauerschallpegel herangezogen werden, sondern auch Einzelschallereignisse und die Anzahl der Maximalpegel. Das gilt insbesondere für die Nacht, in der ein wesentliches Kriterium für den

Schutz der Bevölkerung das Vermeiden von Aufwachreaktionen ist. Einzelschallereignisse und Maximalpegel werden daneben den Eigenschaften von Motorradlärm besser gerecht, der als besonders störend empfunden wird.

7. Für die angemessene Berücksichtigung von saisonabhängig stark schwankendem Motorradlärm soll außerdem das Verfahren angewandt werden, das bei der Berechnung von Fluglärm zum Einsatz kommt: In die Rechnung gehen jeweils die Werte der verkehrsreichsten sechs Monate des Jahres ein.

8. Die Emissionsannahmen und detaillierten Vergleichsrechnungen, die der neuen RLS-19 und dem Vergleich mit der RLS-90 zugrunde liegen, sollen veröffentlicht werden, um Transparenz und Nachvollziehbarkeit herzustellen.

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben zu der Verordnung einen Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 19(15)359) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, es sei richtig, das Themenfeld nach nunmehr 30 Jahren anzugehen. Nach dieser Zeit gebe es hier durchaus Reformbedarf. Ziel der Neuregelungen sei es, die Belastung der Bürgerinnen und Bürger durch vom Straßenverkehr hervorgerufenen Lärm weiter zu reduzieren. In den vergangenen Jahren seien bereits Mittel in erheblicher Höhe bereitgestellt worden, um die Lärmsanierung voranzutreiben. Allein in den Jahren von 2009 bis 2018 seien 400 Millionen Euro für die Lärmsanierung durch die Bundesregierung zur Verfügung gestellt worden. Jährlich 65 Millionen Euro seien in diesen Jahren für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen eingesetzt worden, die in der Baulast des Bundes stünden. Das zeige, dass die Bundesregierung und die Koalitionsfraktionen das Thema ernst nähmen. Eine Evaluierung mit einem Bericht zum Stichtag 1. Juni 2026 halte sie für sinnvoll, weil die Situation sich dynamisch entwickle.

Die **Fraktion der SPD** betonte, es sei bekannt, dass der Straßenverkehrslärm einer der größten Lärmverursacher sei und dass Menschen sich davon massiv beeinträchtigt fühlten. Deswegen sei es wichtig, dass mit der Änderung der 16. BImSchV Änderungen bei den Berechnungsmethoden herbeigeführt würden, die im Ergebnis zu exakteren Ergebnissen führten. Exaktere Ergebnisse hätten wiederum zur Folge, dass Lärmschutzmaßnahmen stärker auch präventiv eingesetzt würden; man erreiche damit insgesamt mehr Lärmschutz. Da das Ziel erreicht werde, lehne sie den Antrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ab. Angesichts der kontinuierlichen Entwicklung – sowohl in rechtlicher wie in technischer Hinsicht – finde sie die im Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen vorgesehene Überprüfung nach sechs Jahren besonders wichtig.

Die **Fraktion der AfD** vertrat ebenfalls die Auffassung, dass die Änderungen an der 16. BImSchV zu begrüßen seien. Realistischere und neuere Berechnungsverfahren seien auf jeden Fall sinnvoll und 30 Jahre seien eine viel zu lange Zeit, die man gewartet habe, um jetzt die Modernisierung der Verfahren in Angriff zu nehmen. Neuere Asphaltarten hätten z.B. auch schon vor 20 Jahren bei der Regelung Berücksichtigung finden können. Die neuen Berechnungsverfahren würden in vielen Bereichen dafür sorgen, dass die Lärmentwicklung höher eingeschätzt werde als bisher. Die mit dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN verlangte Verschärfung der Vergleichswerte sei deshalb unangemessen. Die mit dem Antrag der Koalitionsfraktionen geforderte Erstellung eines Berichts nach 6 Jahren halte auch sie für sinnvoll.

Die **Fraktion der FDP** erklärte, sie begrüße die Anstrengungen der Bundesregierung in Bezug auf den Lärmschutz. Viele Bauvorhaben, insbesondere Infrastrukturvorhaben, stießen auf Akzeptanzprobleme bei der Bevölkerung, die insbesondere auf die Beeinträchtigung durch Lärm zurückzuführen seien. Die Menge von Verkehrslärm wirke sich direkt auf die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger aus; weniger Verkehrslärm bedeute mehr Lebensqualität. Sie begrüße ausdrücklich die Einführung eines Berechnungsverfahrens, das auch technisch auf der Höhe der Zeit stehe. Die von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN geforderten Standards lehne sie ab, da hiermit Infrastrukturmaßnahmen verhindert würden. Die Evaluierung mit dem vorgesehenen Bericht auch über die Erfahrungen in der Praxis finde sie sinnvoll.

Die **Fraktion DIE LINKE** betonte, aus ihrer Sicht solle Lärmschutz nicht in erster Linie ein Akzeptanzproblem lösen, damit mehr Straßen gebaut werden könnten, sondern massive Gesundheitsprobleme reduzieren. Unter solchen Problemen litten in der Regel die sozial Schwächsten am stärksten, da sie häufig besonders von Lärm betroffene Wohnorte hätten und diese nicht verlassen könnten. Sie begrüße die Forderung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach Umsetzung der Grenzwerte und nach Berücksichtigung der Einzelschallereignisse, die

ein besonderes Problem für die Nachtruhe darstellten. Ein relevanter Anteil der steigenden Lärmemissionen beruhe auf der steigenden Größe und dem höheren Gewicht der PKWs; die Bundesregierung solle darauf hinwirken, dass Autos weniger Lärm verursachten.

Die Fraktion **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, sie wolle nicht in Abrede stellen, dass die Verordnung einige Verbesserungen enthalte. Diese seien aber nicht ausreichend. Aus sehr guten Gründen seien vor einigen Jahren die Werte, die eine Lärmsanierung bei Straßen auslösen, abgesenkt worden. Diese Werte ordne das Bundesverwaltungsgericht als grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle ein und diese Grenze wolle sie in der Lärmschutzverordnung gewahrt wissen. Ferner fordere sie, die Evaluierung zu einem früheren Zeitpunkt – nämlich im Jahr 2022 – durchzuführen. Außerdem wolle sie die auch im Koalitionsvertrag erwähnte Gesamtlärbetrachtung umgesetzt sehen, wobei alle Verkehrsträger einzubeziehen seien, sowie die Aufnahme von Einzelschallereignissen und die Anzahl der Maximalpegel des Lärms.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Entschließungsantrag der Fraktion **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** auf Ausschussdrucksache 19(15)355neu mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen **DIE LINKE.** und **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** abgelehnt.

Der Ausschuss hat den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)359 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen **DIE LINKE.** und **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** angenommen.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen **DIE LINKE.** und **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** auf eine Änderung oder Ablehnung der Verordnung auf Drucksache 19/18471 zu verzichten.

Berlin, den 13. Mai 2020

Daniela Kluckert
Berichterstatterin