

## **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 (VkBl. 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 (VkBl. 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 Straßendeck-schichtkorrekturen 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, 19. August 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 Vorblatt (Anlage 1).

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 160. Sitzung am 14. Mai 2020 der Verordnung zugestimmt.

Der Bundesrat hat der Verordnung in seiner 992. Sitzung am 3. Juli 2020 mit Änderungsmaßgabe zugestimmt (Anlage 2).

Die Bundesregierung hat beschlossen, die Änderungsmaßgabe des Bundesrates unverändert zu übernehmen.

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

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

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:

01. In § 2 Absatz 1 Nummer 3 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort „Mischgebieten“ werden die Wörter „und Urbanen Gebieten“ angefügt.
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 (VkBf. 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 (VkBl. 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 (VkBl. 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 (VkBl. 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 (VkBl. 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 (VkBl. 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.

## Anlage 2

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

## A

Der Bundesrat hat in seiner 992. Sitzung am 3. Juli 2020 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderung zuzustimmen:

Zu Artikel 1 Nummer 01 – neu – (§ 2 Absatz 1 Nummer 3 16. BImSchV)

In Artikel 1 ist der Nummer 1 folgende Nummer 01 voranzustellen:

„01. In § 2 Absatz 1 Nummer 3 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort „Mischgebieten“ werden die Wörter „und Urbanen Gebieten“ angefügt.“

Begründung:

In der geltenden Fassung der Verkehrslärmschutzverordnung fehlen in § 2 der 16. BImSchV Immissionsgrenzwerte für das durch das Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057) eingeführte Urbane Gebiet (§ 6a Baunutzungsverordnung). Urbane Gebiete dienen wie Mischgebiete dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben sowie anderen Einrichtungen, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Es ist daher sachgerecht, sie hinsichtlich der Immissionsgrenzwerte in die gleiche Kategorie wie die Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete einzuordnen.

## B

Der Bundesrat hat ferner folgende

### Entschlie ß u n g

gefasst:

1. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, das Berechnungsverfahren der 16. BImSchV mit dem Berechnungsverfahren der EU für den Umgebungslärm BUB („Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen“) aus dem Jahr 2018 zukünftig zu harmonisieren, damit der Aufwand für Mehrfachberechnungen entfällt und eine Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen der EU-Umgebungslärmkartierung gegeben ist. Dabei sollte ein möglichst umfassender Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm sichergestellt werden.

#### Begründung:

Für die Umgebungslärmkartierung in Deutschland wurde 2018 die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB) eingeführt. Diese ist für die vierte Runde der Lärmkartierung anzuwenden.

Eine Umsetzung der Maßnahmen aus der daraus folgenden Lärmaktionsplanung erfolgt jedoch auf der Grundlage der vorhandenen Regelungen zum Verkehrslärmschutz. Dies sind zum Beispiel für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen die 16. BImSchV beziehungsweise für verkehrsrechtliche Maßnahmen die Lärmschutz-Richtlinie StV. In beiden Regelungen kommt bisher die RLS-90 als Berechnungsmethode für den Straßenverkehrslärm zur Anwendung.

Die Einführung eines neuen Verfahrens zur Berechnung des Straßenverkehrslärms in der 16. BImSchV verkompliziert die Behandlung von Straßenverkehrslärmproblemen ohne einen nennenswert neuen Beitrag zu deren Lösung zu leisten.

Die erste Berechnung der Umgebungslärmkartierung mit den neuen einheitlichen Berechnungsverfahren der EU steht im Jahr 2022 an. Danach sollten die dabei gesammelten Erfahrungen mit den EU Methoden auf eine Übertragbarkeit für den nationalen Verkehrslärmschutz abgeprüft werden, um dann nach Möglichkeit zu einem einheitlichen oder zumindest angenäherten Verfahren zu gelangen, womit die Transparenz und Akzeptanz der Aktionsplanung und ihrer Umsetzung deutlich gewinnen würden. Dies entspricht auch dem Beschluss zu TOP 32 der 93 UMK.

2. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, Regelungen für einen verkehrslärmübergreifenden Lärmschutz zu treffen. Zumindest sollte bei der Ermittlung der Geräuschbelastung in dem zu betrachtenden Straßenabschnitt oder Schienenweg die Vorbelastung durch die Geräusche anderer Straßen oder Schienenwege berücksichtigt werden.

#### Begründung:

Die Bürgerinnen und Bürger sind einer Vielzahl von Lärmquellen ausgesetzt, wobei unterschiedliche Lärmquellen häufig gleichzeitig einwirken. Der Schutz vor Gesamtlärm ist jedoch gesetzlich nicht zufriedenstellend geregelt. Dies ist für die Betroffenen nicht vermittelbar und aus der Sicht des umweltbezogenen Gesundheitsschutzes auch nicht zu rechtfertigen.

Die UMK hat sich wiederholt für eine Gesamtlärbetrachtung eingesetzt, zuletzt in der 89. UMK 2017. Im Koalitionsvertrag des Bundes 2018 wurde die Gesamtlärbetrachtung bereits angekündigt. Auch der Sachverständigenrat für Umweltfragen weist in seinem aktuellen Umweltgutachten 2020 auf die Notwendigkeit der summativen Betrachtung unterschiedlicher Lärmquellen hin.

Ein erster Schritt in Richtung Gesamtlärbetrachtung wäre die Berücksichtigung der Vorbelastung durch die Geräusche der gleichen Quellenart, das heißt der Geräusche anderer Straßen- und Schienenwege bei der Ermittlung der Geräuschbelastungen in dem zu betrachtenden Straßenabschnitt oder Schienenweg.





