

17.09.14

Antrag

des Landes Nordrhein-Westfalen

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

Punkt 55 der 925. Sitzung des Bundesrates am 19. September 2014

Der Bundesrat möge anstelle der Ziffern 15 bis 19 der Ausschussempfehlungen folgende EntschlieÙung fassen:

1. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, spätestens im Rahmen der von ihr im ersten Halbjahr 2015 vorgesehenen Novellierung der Verkehrslärmschutzverordnung Regelungen zu treffen, die zugleich den Interessen des Gesundheitsschutzes sowie aller Verkehrsteilnehmer angemessen Rechnung tragen.
2. Hierzu sollte die Bundesregierung prüfen, inwieweit die Immissionsgrenzwerte in § 1 und § 2 der 16. BImSchV dem Stand der Lärmwirkungsforschung unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) angepasst werden müssen. Nach neueren Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung treten bereits bei Lärmbelastungen mit Pegeln oberhalb von 65 Dezibel (A) am Tag und 55 Dezibel (A) in der Nacht zunehmend Gesundheitsbeeinträchtigungen auf.
3. Die Bundesregierung wird gebeten, Regelungen für einen verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutz an BundesfernstraÙen und Bundesschienenwegen zu treffen. Zumindest sollte bei der Ermittlung der Geräuschbelastung in dem zu betrachtenden StraÙenabschnitt oder Schienenweg die Vorbelastung durch die Geräusche anderer StraÙen oder Schienenwege geprüft und, soweit wie möglich, berücksichtigt werden.

4. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, eine Regelung anzustreben, nach der für die Bewertung der Lärmauswirkungen der Schienenwege auch die maximalen Schalldruckpegel zu berücksichtigen sind und auf deren Grundlage weitere Schutzmaßnahmen gefordert werden können. Schienenverkehrslärm, insbesondere der von Güterzügen, zeichnet sich durch einzelne laute Lärmereignisse aus, vergleichbar dem Fluglärm. Die Lärmwirkungsforschung hat für derartige Quellen bereits aufgezeigt, dass hinsichtlich lärmbedingter Schlafstörungen einzelnen Geräuschspitzen eine besondere Bedeutung zukommt. Dabei sind sowohl die Höhe des Schallpegels wie auch die Häufigkeit des Auftretens von Bedeutung. Aufwachreaktionen stellen die stärksten lärmbedingten Schlafstörungen dar. Diese Erkenntnisse flossen bereits in das Fluglärmenschutzgesetz ein, bisher allerdings nicht in die Berechnungsvorschrift für Schienenverkehrslärm.

5. Die Bundesregierung wird gebeten, die Schaffung eines Anspruchs auf Lärminderung an bestehenden Straßen und Schienenstrecken zu prüfen. Die Ergebnisse der Lärmkartierung in Deutschland zeigen, dass an bestehenden Straßen mehr als 9,5 Mio. Menschen tagsüber mit Lärmpegeln oberhalb der Qualitätsziele der WHO belastet sind. Fehlende Regelungen für Bestandsstrecken sind den vom Lärm betroffenen Menschen nicht zu vermitteln.