

Eckpunkte des FB-Dialogforums

Ausgangslage

Die Bundesregierung hat das Thema *Gesamtlärm* bereits 2013 in ihrem Koalitionsvertrag zur 18. Legislaturperiode als eine zu lösende Aufgabe explizit festgehalten (*Der Gesamtlärm von Straße und Schiene muss als Grundlage für Lärmschutzmaßnahmen herangezogen werden.*). Im Koalitionsvertrag zur 19. Legislaturperiode wurde diese selbst definierte Verpflichtung 2018 weiter präzisiert (*Wir werden die Bürger frühzeitiger bei Verkehrsprojekten beteiligen und eine Gesamtlärbetrachtung einführen. Wir werden ein verkehrsträgerübergreifendes Lärmkonzept erstellen.*).

Der Deutsche Bundestag verweist insbesondere in seinen aktuellen Beschlüssen zum *übergesetzlichen Lärmschutz* (zuletzt am 01.07.2020, BT-Drs. 19/20624) regelmäßig darauf, dass zwar eine Gesamtlärbetrachtung beim Zusammentreffen von Straßen und Schienenwegen durchzuführen ist, dies aber erst dann geschehen kann, wenn die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben dazu geschaffen worden sind.

Bisher ist jedoch nichts geschehen, was die Menschen einer Berücksichtigung der verkehrsträgerübergreifenden Lärmbelastung tatsächlich nähergebracht hätte. Im Gegenteil:

Da die Hinterlandanbindung des Fehmarnbelttunnels und damit die Region Ostholstein direkt betroffen ist, fordert das Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung dazu auf, unter Berücksichtigung der nachfolgenden Eckpunkte rechtliche Vorgaben für eine Gesamtlärbetrachtung – zumindest beim gleichzeitigen Einwirken von Straßen und Schienenwegen – zügig zu schaffen.

Eckpunkte

Dabei hält das Dialogforum es für angebracht und pragmatisch ...

1. ... die Beurteilungspegel von Straßen und Schienenwegen mittels der energetischen Addition¹ zu Gesamt-Beurteilungspegeln zusammenzufassen. Dieses Verfahren hat seit vielen Jahren in Planfeststellungsverfahren Anwendung² gefunden und ist durch die Verwaltungsgerichte aller Ebenen akzeptiert.
2. ... für den Gesamtlärm die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) heranzuziehen.

¹ $L_{ges} = 10 \times \log \sum_i 10^{0,1 \times L_i}$

² file:///C:/Users/christian/AppData/Local/Temp/Unterlage%252017.1.5%2520ErI%25E4uterungsbericht%2520GesamtI%25E4rm.pdf

3. ... die Kostenanteile in Prozent der jeweiligen Baulastträger für den Lärmschutz nach dem im Land Baden-Württemberg erprobten Kostenverteilungsansatz³ zu ermitteln.

Politische Aussagen und Quellen

Wir werden deshalb den Schutz vor Verkehrslärm deutlich verbessern und Regelungen für verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutz an Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen treffen. Der Gesamtlärm von Straße und Schiene muss als Grundlage für Lärmschutzmaßnahmen herangezogen werden.

(Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 18. Legislaturperiode, 14. Dezember 2013)

Wir werden die Bürger frühzeitiger bei Verkehrsprojekten beteiligen und eine Gesamtlärbetrachtung einführen. Wir werden ein verkehrsträgerübergreifendes Lärmkonzept erstellen.

(Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 19. Legislaturperiode, 12. März 2018)

Die neuen Erkenntnisse, Ansätze und Forderungen zum Schutzniveau sollten Eingang in das Immissionsschutzrecht finden. Dazu sollte die im Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode formulierte Absicht, ein „verkehrsträgerübergreifendes Lärmkonzept“ zu erstellen, auf der Basis eines breiten und transparenten Dialogs von Politik und Gesellschaft in dieser Legislaturperiode umgesetzt oder mindestens eingeleitet werden. Es ist weiterhin zu untersuchen, wie die vielfach beklagten Mängel der Verkehrslärmschutzverordnung, wie z.B. die isolierte Betrachtung des zu verändernden Verkehrswegs, d. h. das Fehlen einer Gesamtlärbewertung, oder die wesentliche Änderung nur infolge erheblicher baulicher Eingriffe, d. h. keine Berücksichtigung betriebsbedingter Pegelerhöhungen, oder die fehlende Behandlung der Fernwirkung eines Trassenneu- oder -ausbaus behoben werden können.

(Abschlussbericht der Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnis Schiene, Stand Mai 2020)

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird daher die Einführung einer Gesamtlärbetrachtung gemäß des Koalitionsvertrages vom 12. März 2018 zügig vorantreiben. Eine Gesamtlärbetrachtung ist durchzuführen, wenn die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses in Kraft treten.

(Deutscher Bundestag, 19. Wahlperiode, Drucksache 19/20624 vom 01.07.2020)

Zwar sei eine Vorbelastung durch andere Verkehrsanlagen grundsätzlich nicht im Sinne eines Summenpegels zu berücksichtigen, jedoch verhalte es sich dann anders, wenn die Gesamtlärbelastung den Grad einer Gesundheitsgefährdung erreiche oder in die Substanz des Eigentums eingreife. Beides komme unter Berücksichtigung des derzeitigen Standes der Lärmwirkungsforschung aber erst ab einem Außendauerschallpegel

³ Anteil Schiene [%] =
$$\frac{10^{0,1 \times L(\text{Schiene})}}{10^{0,1 \times L(\text{Schiene})} + 10^{0,1 \times L(\text{Straße1})} + 10^{0,1 \times L(\text{Straße2})} + \dots + 10^{0,1 \times L(\text{StraßeN})}}$$

von etwa 70 dB(A) bzw. 60 dB(A) in Frage.

(VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 08.10.2012 - 5 S 203/11)

s. auch BAB 281 in Bremen: *file:///C:/Users/christian/AppData/Local/Temp/Unte-
lage%252017.1.5%2520Erl%25E4uterungsbericht%2520Gesamt%25E4rm.pdf*