

Aktuelle Entwicklungen Lärmaktionsplanung und RLS-19

Wolfgang Wahl
Rapp AG

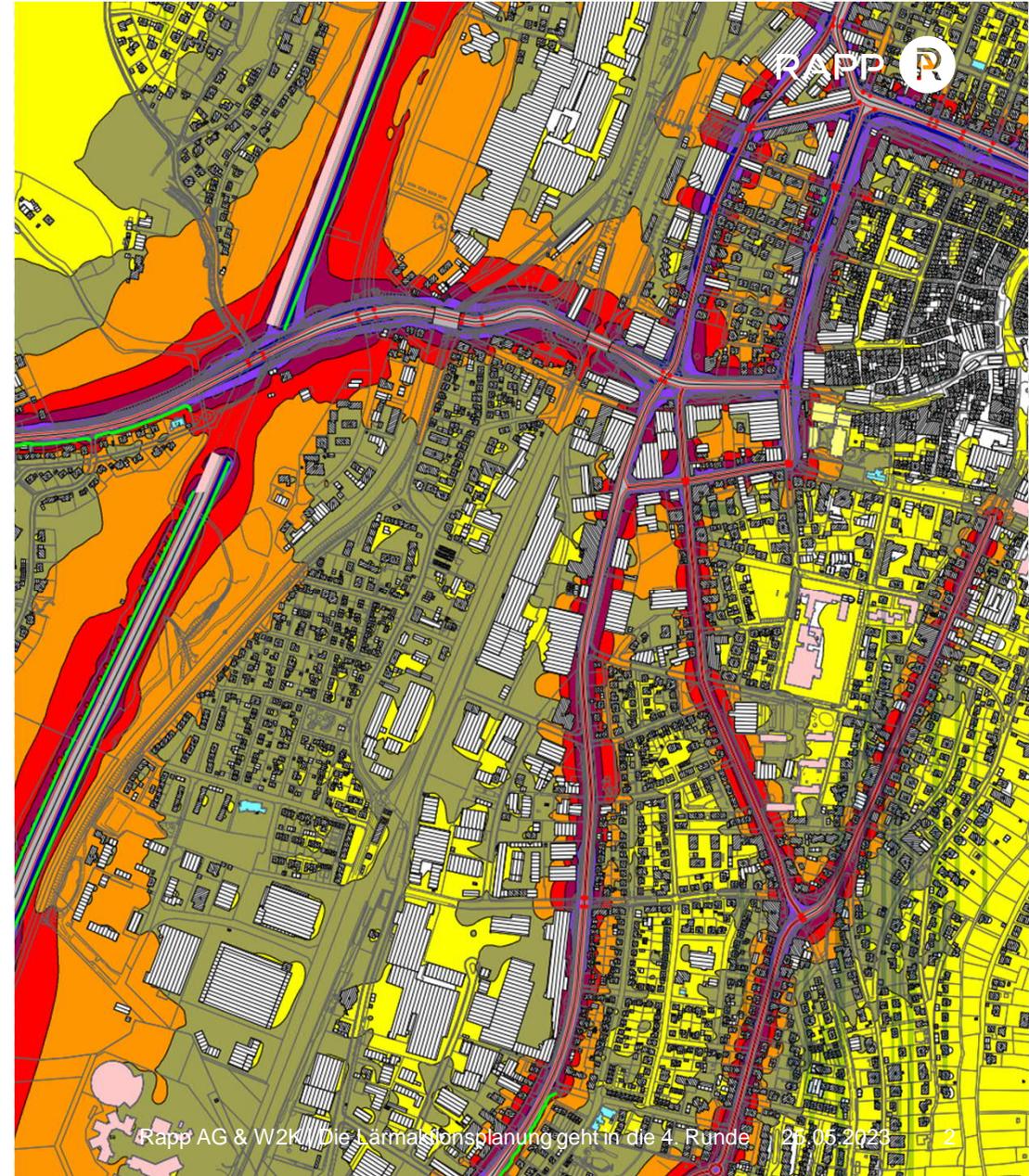
Bastian Reuße, LL.M.
W2K Rechtsanwälte

25.05.2023



Inhalt

- Kooperationserlass Lärmaktionsplanung 2023:
Die Änderungen sind bedeutsam!
- Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-19:
Die Betroffenheiten nehmen zu!
- Und wie wirken sich diese Veränderungen
in Stufe 4 aus?
- Fazit



Rapp AG & Lärmaktionspläne

Mandate Lärmaktionsplanung Rapp AG Freiburg

- über 100 Lärmaktionspläne in Baden-Württemberg, u. a.:
- LAP Ravensburg, Donaueschingen, Hagnau, Rottenburg, Horb, Schwäbisch Hall, Wangen i. A., etc.

Mandate Verkehrsplanung Rapp AG Freiburg

- Mobilitätskonzept Stadt Bad Wurzach
- VU B465 Wurzacher Ried
- Parkraumkonzept Hagnau
- VU B294 Tunnelsanierung Schiltach
- VSL B523 Lückenschluss Villingen-Schwenningen
- Fußverkehrskonzeption Stadt Rottenburg a.N.



Aktuelle Entwicklung Lärmaktionsplanung Erfahrungen aus der Praxis

- seitdem die Ermessensausübung nicht mehr bei den Verkehrsbehörden liegt, wird die Abwägung der Lärminderungsmaßnahmen verstärkt bemängelt
- Geschwindigkeitsreduzierungen werden für den ÖPNV vermehrt als Problematik gesehen
- Vielzahl an Kommunen wünscht einheitliche/flächendeckende Regelungen (Städteinitiative)
- Kritik, dass Motorradlärm nicht berücksichtigt wird





RAPP

W2K

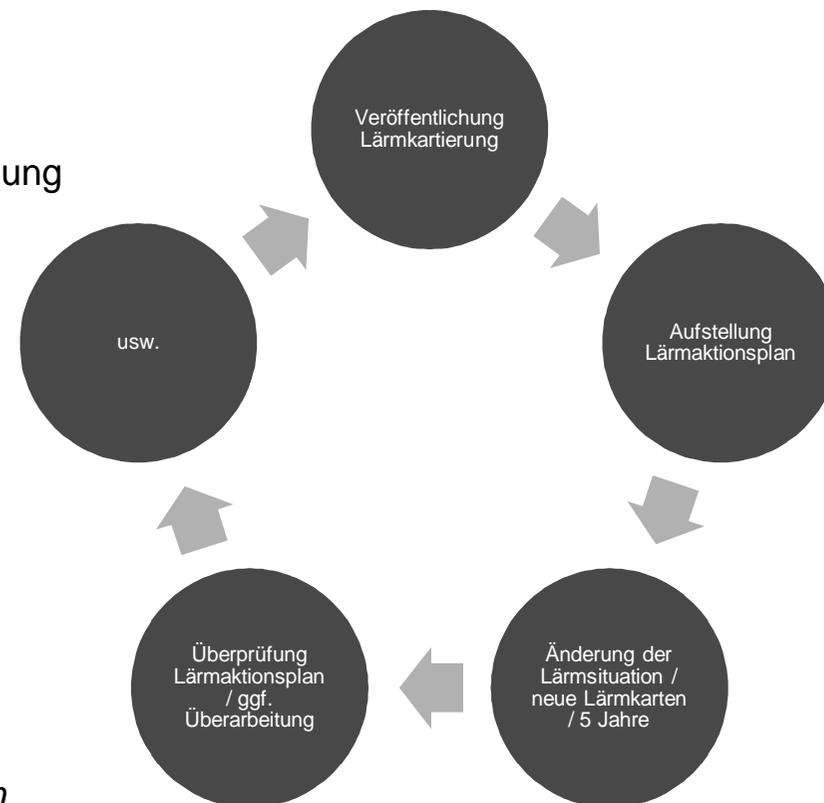
Kooperationserlass Lärmaktionsplanung 2023



Kooperationserlass Lärmaktionsplanung 2023

Lärmaktionsplanung als kontinuierliches Planungsinstrument!

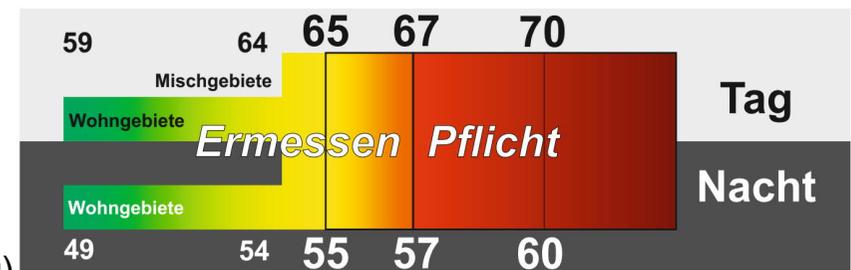
- Überprüfung/Fortschreibung bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung (§ 47d Abs. 5 BImSchG)
- Veröffentlichung überarbeiteter Lärmkarten nach § 47c BImSchG
 - Bedeutsame Entwicklung für die Lärmsituation
- Stufe 4: Veröffentlichung der Lärmkartierung Mitte 2023
 - Bis zum 18. Juli 2024 sind die Lärmaktionspläne der vierten Runde aufzustellen bzw. bestehende Lärmaktionspläne zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten
 - laut Kooperationserlass 2023 *»sind Lärmaktionspläne künftig grundsätzlich für alle von der Umgebungslärmkartierung erfassten Gebiete aufzustellen, unabhängig davon, ob Lärmprobleme vorhanden sind oder auf dem kartierten Gemeindegebiet Lärmbetroffene ermittelt wurden«*
 - Veränderung der Berechnungsmethode (RLS-19)



Kooperationserlass Lärmaktionsplanung 2023 – Ermessensausübung

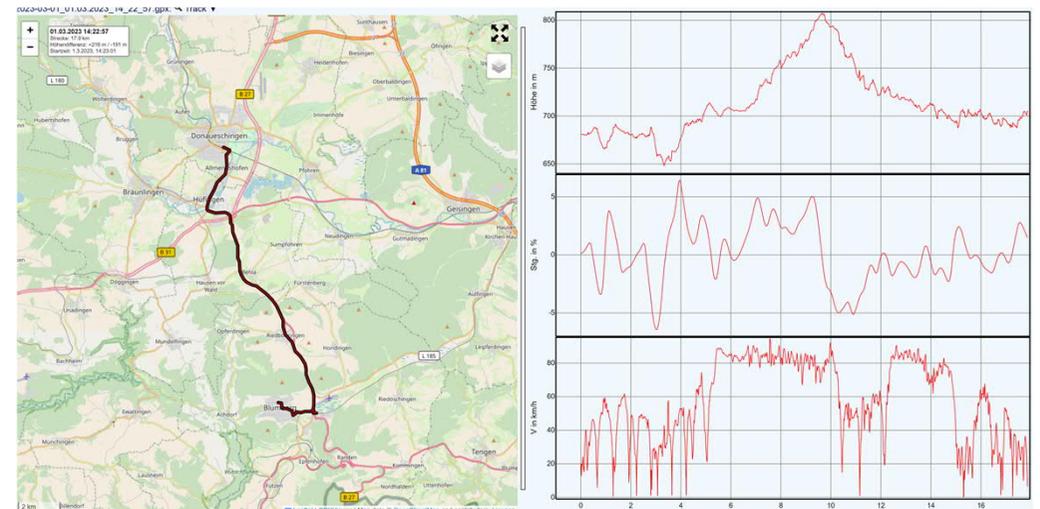
Was ist bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zu beachten?

- Planaufstellende Gemeinde muss Tatbestandsvoraussetzungen der fachrechtlichen Ermächtigungsgrundlage mitprüfen
 - insb. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO: qualifizierte Gefahrenlage
- Ermessensausübung beginnt bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung)
- Werte ab 65/55 dB(A) tags/nachts liegen im gesundheitskritischen Bereich und sind bei der Ermessensausübung besonders zu berücksichtigen (VGH Mannheim)
- Kooperationserlass 2023:
 - Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten
 - bei einer Überschreitung der Werte 67/57 dB(A) tags/nachts reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Durchführung von Maßnahmen
 - spätestens bei Lärmpegeln ab 70/60 dB(A) tags/nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung



Kooperationserlass Lärmaktionsplanung 2023 – ÖPNV

- Bei einer Herabsetzung von 50 km/h auf 30 km/h kann überschlägig von einer Fahrzeitverlängerung von 20 Sekunden pro 1.000 Meter ausgegangen werden
- Sofern Bedenken gegen eine vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung bestehen, sollen Aufgabenträger bzw. die jeweiligen Verkehrsunternehmen solche Verzögerungen und ihre Auswirkungen im Rahmen der Beteiligung als Träger öffentlicher Belange konkret und quantifiziert darlegen
- Möglichkeiten, durch flankierende Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNVs beizutragen, sollten im Zuge der kooperativen Maßnahmenplanung in den Blick genommen werden



Beobachtende Mitfahrt mit GPS-Geotracking (Rapp AG)

Kooperationserlass 2023: Was gibt's noch Neues?

Rechtlich:

- Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde (Regierungspräsidium) bei Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts entfällt
 - Verfahrenserleichterung und -beschleunigung
- 300 m Lückenschluss zw. zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen: «*Gleiches gilt für einen Abschnitt zwischen einer innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung und der Ortstafel.*»
- ermessenslenkender Hinweis: «*Die Handlungsmöglichkeiten der StVO, Maßnahmen gegen Lärmbelastungen zu ergreifen, sind auszuschöpfen.*»
 - Straßenverkehrsbehörden zur wohlwollenden Mitwirkung angehalten!

Kooperationserlass 2023: Was gibt's noch Neues?

Fachlich:

- Schalltechnisches Modell nach RLS-19 (und BUB) wird von der LUBW zur Verfügung gestellt:
In einfachen Fällen keine ergänzende Berechnung erforderlich!
- «Maßgeblich zur Beurteilung sind der Lärmpegel sowie die Anzahl der Bewohner in den betreffenden Gebäuden»:
keine Ermittlung der Betroffenen mehr nach BEB erforderlich!
- Unterlagen für die Prüfung durch die Verkehrsbehörde:
Lärmpegel und Einwohner je Gebäude, Kriterien und Ergebnis der Abwägung aus dem LAP
- Berichterstattung an die EU-Kommission: Vorgaben über den digitalen Datenaustausch und die notwendigen Daten werden später durch das VM kommuniziert

LAP Stufe 3 noch nicht abgeschlossen?

Vorteile einer Fortführung der Planung in Stufe 4:

- Der neue Kooperationserlass und die darin enthaltenen fachlichen Änderungen (RLS-19) führen zu höheren Betroffenheiten. Damit wird die Begründung der Maßnahmen erleichtert.
- Eine Fortschreibung in Stufe 4 ist sowieso notwendig. Zeitlich und wirtschaftlich ergeben sich somit eher Vorteile
- Der Abschlusstermin für die 4. Stufe im Sommer 2024 kann voraussichtlich eingehalten werden
- Die Regierungspräsidien empfehlen eine Abstimmung mit den Kommunen bezüglich der möglichen Fortführung in Stufe 4
- Es gilt bereits der Kooperationserlass 2023. Bestehende Abwägungen müssen ggf. angepasst werden.

Nachteile einer direkten Fortführung in Stufe 4:

- Ggf. (geringe) Verzögerung bezüglich Umsetzung der Maßnahmen
- Zusätzlicher Aufwand zur Überarbeitung der bisherigen Schritte



RAPP

W2K

Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90/RLS-19

Bildquelle: DVLV (2019): Aktualisierung der Richtlinien für den „Lärmschutz an Straßen“ – Ausgabe 2019 – RLS-19. Online unter: <https://dvlv.eu/aktualisierung-der-richtlinien-fuer-den-laermschutz-an-strassen-ausgabe-2019-rls-19/> (zuletzt abgerufen: 06.10.22)

Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS)

Berechnungsverfahren zur Ermittlung des Lärms im Straßenverkehrs

- bislang: Berechnungsverfahren der RLS-90 (bekanntgemacht im Jahr 1990)
- neu: Berechnungsverfahren der RLS-19 (bekanntgemacht im Jahr 2019)
- für Neubau und wesentliche Änderungen von Straßen seit 01.03.2021 anzuwenden (vgl. § 3 Abs. 1 der 16. BImSchV)
- für Lärm auf Bestandsstraßen verweisen die Lärmschutz-Richtlinien-StV weiterhin auf die RLS-90
 - aber: durch Bekanntmachung der RLS-19 sind die RLS-90 fachlich überholt und haben ihre Bindungswirkung verloren
 - daher gibt Kooperationserlass 2023 vor, dass Berechnung für verkehrsrechtliche Maßnahmen nach RLS-19 zu erfolgen hat

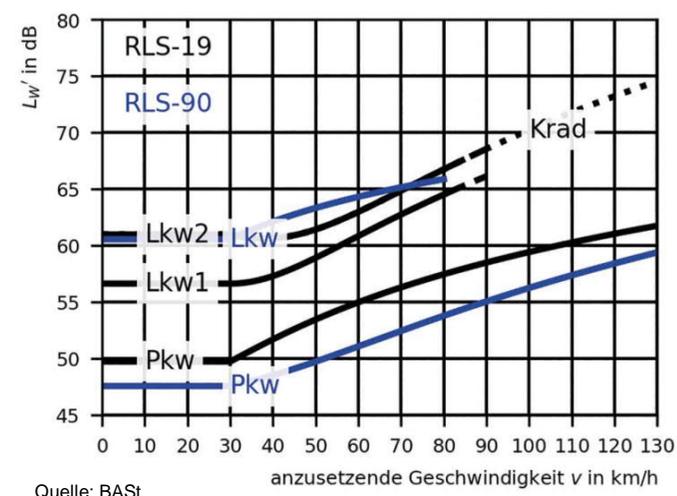
Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS)

Warum RLS-19?

- Geräuschemission der Fahrzeuge hat sich verändert
- neue softwaregestützte Berechnungsmöglichkeiten
- bislang kein rechtsverbindliches Verfahren, um für unterschiedliche lärmindernde Straßenoberflächen die Korrekturwerte festzulegen

RLS-19 vs. RLS-90 - Veränderungen

- Aktualisierung der Emissionsansätze (Abbildung der heutigen Fahrzeugflotte)
- veränderte Klassifizierung der Fahrzeuge
 - RLS-90 unterscheidet in zwei Fahrzeugkategorien – Pkw und Lkw > 2.8 t
 - RLS-19 unterscheidet in drei Fahrzeugkategorien:
 - Pkw: Pkw + PkwA + Lfw
 - Lkw1: Lkw + Bus
 - Lkw2: LkwA + Sattel Kfz



- veränderte Einstufung Motorräder
 - zugunsten der Lärmbetroffenen werden Motorräder emissionsmäßig wie Lkw2 sowie entsprechend der Geschwindigkeit von Pkw eingestuft
- Geschwindigkeiten der Fahrzeuggruppe Lkw1 und Lkw2
 - zugunsten der Lärmbetroffenen wird für die Lkw1 und Lkw2 abweichend von den zulässigen Geschwindigkeiten in Fällen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung außerorts eine Geschwindigkeit von 80 km/h sowie für Autobahnen und Kraftfahrstraßen von 90 km/h angenommen

RLS-19 vs. RLS-90 - Veränderungen

- Kreuzungszuschlag ist nicht mehr entfernungsabhängig, sondern wird bereits bei der Emission berücksichtigt
→ LSA-Knoten max. 3 dB(A), Kreisverkehre max. 2 dB(A)
- Anpassung des Steigungszuschlags
→ in den RLS-19 erfolgt nun eine Trennung der Ansätze für Pkw und Lkw
- neue Regelung der Korrekturwerte für unterschiedliche Straßenoberflächen (D_{StrO} -Werte)
→ für Pkw und Lkw liegen nun getrennte D_{SD} -Werte vor
- Berücksichtigung reflektierter Schall inkl. zweiter Reflexion
- Emissionspegel: Mittelungspegel $L_m^{(25)} + 19.1 \text{ dB(A)}$ = Längenbezogener Schallleistungspegel L_w'



RAPP

W2K

Vergleichsrechnung RLS-90 und RLS-19



Vergleichsrechnung RLS-90 und RLS-19

Zweite Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV), Drucksache 274/20: Begründung, 1.4 Vergleichsrechnung

- Vergleichsrechnung auf Basis von Tabelle 2 in RLS-19 (Standartwerte Verkehrsstärken und Anteile Lkw1 und Lkw2)
- für den betreffenden Straßenabschnitt ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit anzusetzen, mindestens jedoch 30 km/h und höchstens 130 km/h

Straßenkategorie	Veränderung RLS-19 gg. RLS-90
Bundesautobahnen	+ 2 dB(A)
Bundesstraßen außerorts	+ 1 dB(A)
Landes- und Kreisstraßen außerorts	+ 3 dB(A)
Kommunalstraßen innerorts	- 2 dB(A)

- höhere Lärmpegel außerorts, da die Grundemission bei höheren Fahrgeschwindigkeiten angestiegen sind und der Geschwindigkeit von Lkw auf Autobahnen von 90 km/h statt 80 km/h
- geringere Lärmpegel auf Straßen innerorts, da lärmindernden Eigenschaften von Fahrbahnbelägen bei unter 60 km/h angesetzt werden können

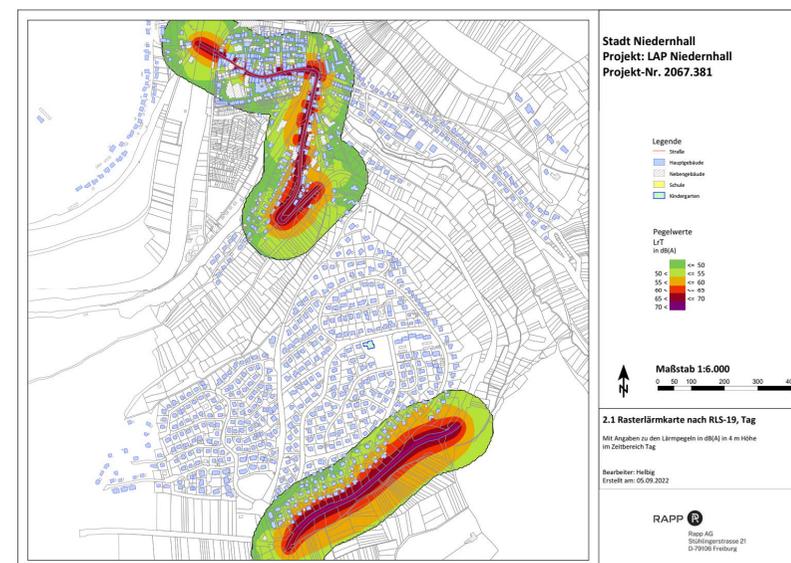
Vergleichsrechnung L1044 Stadt Niedernhall (Hohenlohekreis)

Straßenabschnitt	Geschwindigkeit [km/h]		Emissionspegel L_w^* RLS-19 [dB(A)]		Emissionspegel L_m RLS-90 [dB(A)]		Differenz	
	Pkw/Mot	Lkw	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
L1044 Hauptstr.	50	50	61.0	52.0	59.6	48.7	1.4	3.3
L 1044 Neufelser Str.	100	80	64.1	56.6	61.2	52.9	2.9	3.7

*Emissionspegel L_w nach Abzug der Konstante 19,1 dB(A) zur Vergleichbarkeit L_w vs. $L_m(25)$

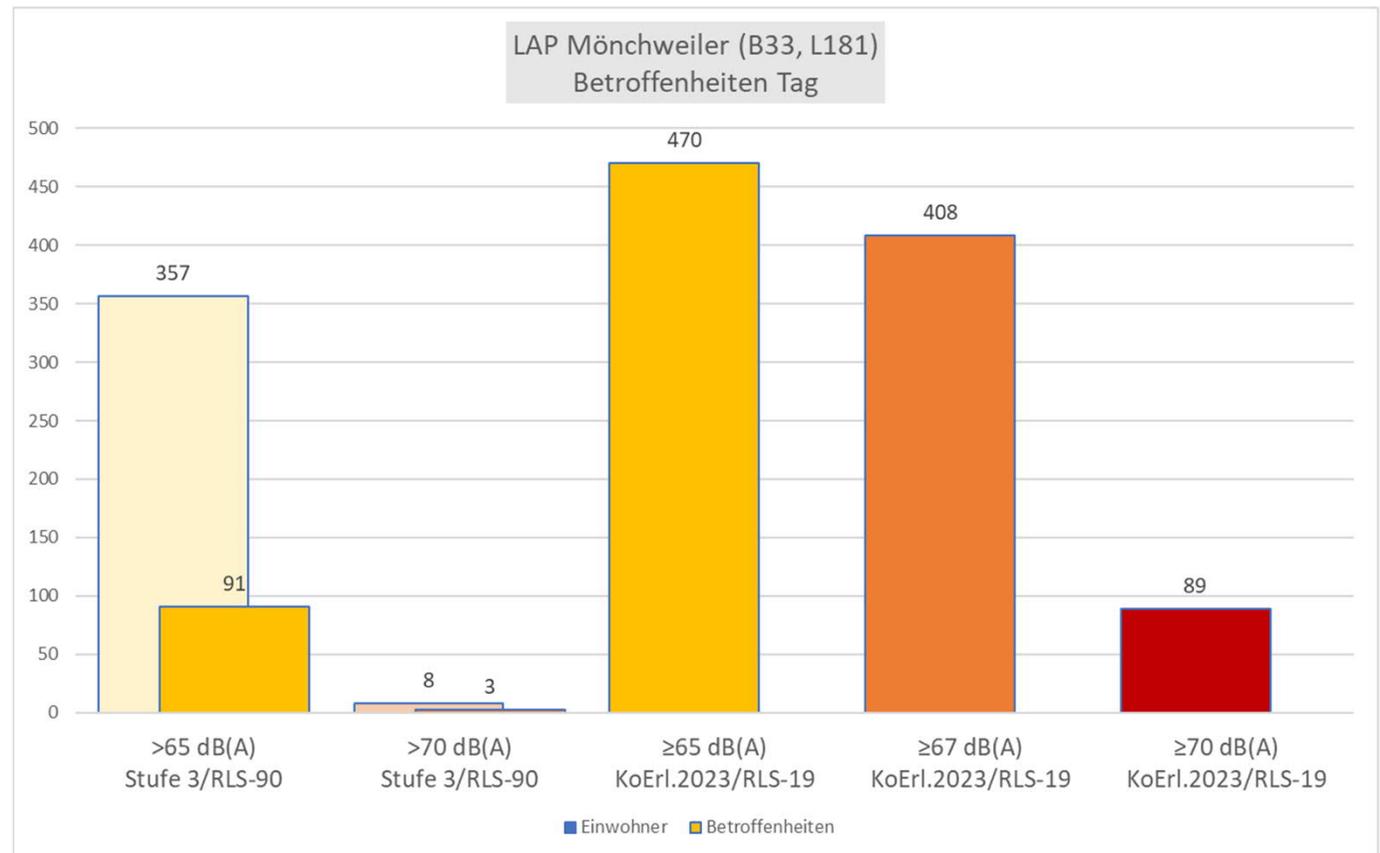
Berechnungsdifferenzen

- Tags: 4.5% SV (Lkw1 und Lkw2), 1.1% Motorräder
 - Nachts: 1.0% SV (Lkw1 und Lkw2), 1.6% Motorräder
- Berücksichtigung von Motorrädern als Lkw2 hat in RLS-19 eine erhebliche Zunahme der Emissionspegel zur Folge
- Auch innerorts ergeben sich hierdurch Zunahmen



Vergleich B33 und L181 Mönchweiler

- Identische Verkehrsbelastungen, aber Motorräder erhöhen den Lkw-Anteil
 - Neue Berechnungsansätze RLS-19
 - Neue „Grenzwerte“ Kooperationserlass 2023
- Im „Pflichtbereich“ erhöhen sich die Werte von
- 3 „Betroffenheiten“ > 70 dB(A) auf
 - 408 betr. Einwohner ≥ 67 dB(A)



Vergleich Salem-Neufrach L205 Markdorfer Straße

Lärmaktionsplan Stufe 3

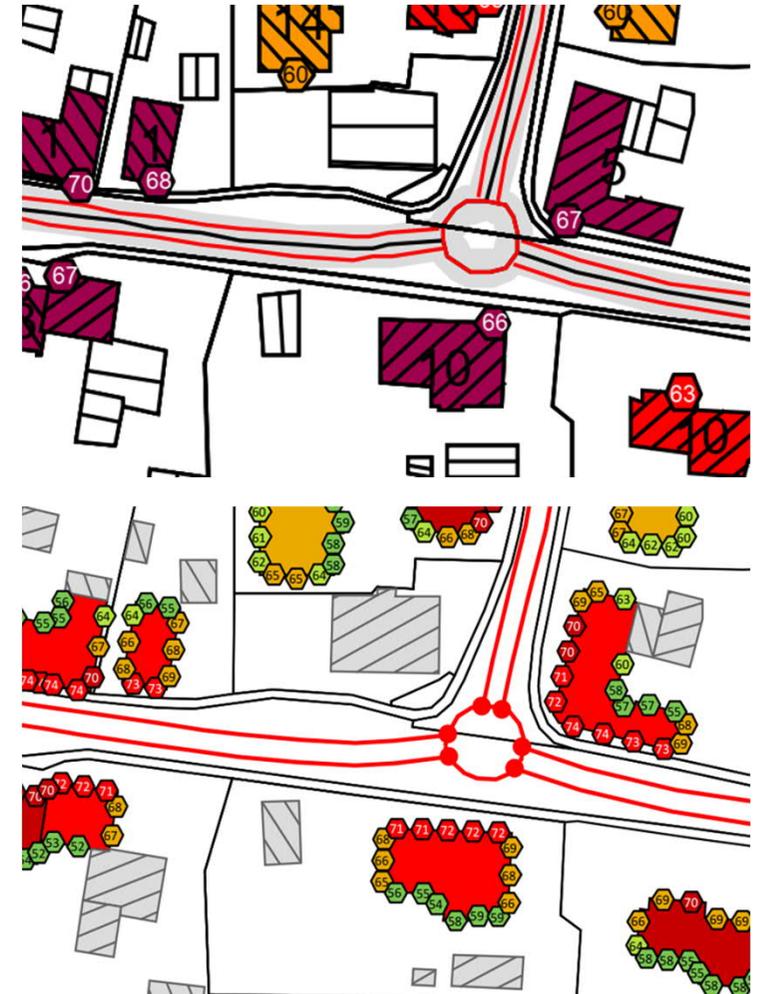
- Belastungen Verkehrsmonitoring 2019
- Berechnung RLS-90

Schalluntersuchung 2022

- Belastungen Prognose-Bezugsfall 2035 (VU Modus C.)
- Berechnung RLS-19

Differenzen +5 bis 7 dB(A)

- Belastungen Kfz +12%, SV +126%
- Berücksichtigung Motorräder (am Wochenende höher!)
- Kreisverkehrsplätze mit Knotenpunkt Korrektur DK
- Immissionen auf 2.8 m Höhe (LAP 4.0 m Höhe)



Fazit

Mit der Einführung der RLS-19 erhöhen sich die Immissionswerte durchgängig und teilweise erheblich!

Die Richtwerte für die Ermessensausübung zu verkehrsrechtlichen Maßnahmen werden mit dem Kooperationserlass 2023 herabgesetzt!

- **Lärmschutzanforderungen und -ansprüche haben bzw. werden sich deutlich erhöhen!**

«Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen, wie die Cholera und die Pest.»

Robert Koch (1843 - 1910)

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Wolfgang Wahl
wolfgang.wahl@rapp.ch

www.rapp.ch

Bastian Reuße, LL.M.
reusse@w2k.de

www.w2k.de