



Baden-Württemberg



HESSEN



Rheinland-Pfalz

Erklärung

# Schutz vor Lärm an bestehenden Straßen und Schienenwegen

## Einleitung

Verkehrslärm ist eine erhebliche Umweltbelastung. Drei von vier Menschen fühlen sich in Deutschland durch Straßenverkehrslärm belästigt, mehr als jeder Fünfte empfindet starke Beeinträchtigungen<sup>1</sup>. Die Lärmkartierungen des Straßen- und Schienenverkehrs zeigen, dass mehrere Millionen Menschen unter gesundheitsrelevanten Lärmpegeln leiden<sup>2</sup>. Betroffene Bürgerinnen und Bürger fordern daher, dass konkrete Schritte unternommen werden, um die Belastung durch Lärm zu senken und die Gesundheit der Menschen zu schützen.

Trotz der zahlreichen belegten Lärmprobleme mit Belastungen oberhalb gesundheitskritischer oder gar grundrechtlich relevanter Schwellenwerte besteht kein Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen oder Schienenwegen. Die Möglichkeiten zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes sind unzureichend. Ein systematischer Ansatz zur Lärmsanierung fehlt. Das Entstehen neuer Lärmprobleme wird mit den aktuellen Regelungen nicht wirksam verhindert.

Diese Schutzlücken gilt es im Interesse der betroffenen Bürgerinnen und Bürger zu schließen. Zahlreiche Vorstöße der Länder, mit denen konkrete Verbesserungs- und Regelungsvorschläge unterbreitet wurden, wurden bisher durch den Bund nicht aufgegriffen.

---

1 Umweltbundesamt (2020): Umweltbewusstsein und Umweltverhalten. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/umweltbewusstsein-umweltverhalten#belastigung-durch-larm>

2 Umweltbundesamt (2020): Gesundheitsrisiken durch Umgebungslärm. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/gesundheitsrisiken-durch-umgebungs-laerm>. Umweltbundesamt (2020): Umweltbewusstsein und Umweltverhalten. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/umweltbewusstsein-umweltverhalten#belastigung-durch-larm>. Umweltbundesamt (2020): Gesundheitsrisiken durch Umgebungslärm. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/gesundheitsrisiken-durch-umgebungs-laerm>.

## Gemeinsame Forderung

Das aktuelle Lärmschutzrecht ist nicht geeignet, die Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm zu bewältigen.

Die folgenden Schritte sind daher vorzunehmen:

1. **Dem Schutz vor Verkehrslärm muss eine höhere Priorität eingeräumt** werden. Hierfür müssen bessere rechtliche Rahmenbedingungen geschaffen und das verkehrspolitische Handeln stärker am Gesundheitsschutz der Bevölkerung ausgerichtet werden. Nachhaltige Mobilität und Lärmschutz gehen Hand in Hand.
2. Die gesetzlichen Bestimmungen zum Lärmschutz für den Neu- und Ausbau von Straßen und Schienenwegen sollten um verhältnismäßige fachrechtliche **Regelungen für bestehende Straßen und Schienenwege** ergänzt werden. Die derzeitige Regelung ist weder geeignet, die gewachsenen Lärmprobleme an Bestandsstrecken zu lösen, noch das Entstehen weiterer gesundheitskritischer Lärmprobleme wirksam zu verhindern. Dies sollte um eine praktikable Gesamtlärbetrachtung ergänzt werden.
3. Es mangelt insbesondere an verbindlichen und konsistenten, am Gesundheitsschutz der Bevölkerung ausgerichteten Schwellenwerten. Die in den Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr verankerten Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erfüllen diesen Anspruch nicht und müssen abgesenkt werden. Die Rechtsprechung sieht spätestens bei solchen Lärmbelastungen die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle als überschritten an<sup>3</sup>. Schon die **Verankerung der Schwellenwerte 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts** würde die Gesundheitsrisiken nach einhelliger Meinung der Lärmwirkungsforschung deutlich absenken<sup>4</sup>.
4. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sollten die Ziele des Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzes neben den Belangen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs stärker berücksichtigt werden<sup>5</sup>. Insbesondere sollten die **Hürden für Geschwindigkeitsbeschränkungen** aus Gründen des Lärmschutzes **herabgesetzt werden**<sup>6</sup>.

Mit Regelungen, die gewährleisten, dass bestehende gesundheitsschädliche Lärmbelastungssituationen zeitlich gestaffelt beseitigt und das Entstehen neuer Belastungsschwerpunkte verhindert werden, käme der Bundesgesetzgeber seiner Schutzpflicht nach. Und gleichzeitig wäre dies ein wesentlicher Beitrag zum Gesundheitsschutz der Menschen und mehr Umweltgerechtigkeit.

---

3 BVerwG, Beschluss vom 25. April 2018 – 9 A 16.16 <https://www.bverwg.de/250418B9A16.16.16>

4 Diese Werte entsprechen der u.a. vom Sachverständigenrat für Umweltfragen und von Lärmfachleuten im Februar 2019 in einem Memorandum of Understanding zum Schutz der menschlichen Gesundheit empfohlenen Schwelle: Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2020; Brink M., Lechner, C., Moebus, S., Müller, U., Schreckenberg, D., Seidler, A. (2019): Memorandum. Lärm und seine Auswirkungen auf die Gesundheit. Ergebnis der Marwein Runde am 21. Februar 2019. Stuttgart, [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM-Anhang/190222\\_Laerm\\_LPK\\_PM\\_Anhang\\_Memorandum\\_of\\_Understanding.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM-Anhang/190222_Laerm_LPK_PM_Anhang_Memorandum_of_Understanding.pdf)

5 Koalitionsausschuss der Bundesregierung, 28.03.2023, Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung

6 siehe auch: Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angepasste Geschwindigkeiten“, <http://lebenswerte-staedte.de/>

Stuttgart, den 23. Juni 2023



---

**Elke Zimmer MdL,**  
*Staatssekretärin im Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg*



---

**Jens Deutschendorf,**  
*Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen des Landes Hessen*



---

**Viktor Haase,**  
*Staatssekretär im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen*



---

**Michael Hauer,**  
*Staatssekretär im Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität des Landes Rheinland-Pfalz*