

**Länderabfrage 2018: Welche Richtlinien, die Kinder und Jugendliche besonders berücksichtigen, gibt es in ihrem Bundesland zum Lärmschutz in der Verkehrsplanung sowie im Straßen- und Wegebau?**

1. Baden-Württemberg.....	1
2. Bayern .....	2
3. Berlin.....	3
4. Brandenburg.....	3
5. Bremen .....	3
6. Hamburg.....	4
7. Hessen.....	4
8. Mecklenburg-Vorpommern .....	4
9. Niedersachsen.....	4
10. Nordrhein-Westfalen.....	4
11. Rheinland-Pfalz .....	6
12. Saarland .....	6
13. Sachsen .....	6
14. Sachsen-Anhalt.....	7
15. Schleswig-Holstein .....	8
16. Thüringen .....	8

**1. Baden-Württemberg**

*Antwort des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 01. August 2018:*

„Das Bundes-Immissionsschutzgesetz berücksichtigt insbesondere vulnerable Personengruppen, unter anderen auch Kinder. Gesonderte Grenzwerte und Richtlinien gibt es nicht, vielmehr werden die Belange von Kindern beim Lärmschutz an Straßen da-hingehend berücksichtigt, dass z. B. Schulen sowohl bei der Lärmvorsorge beim Neu- oder Ausbau von Straßen und Schienenwegen als auch bei der Lärmsanierung bestehender Straßen und Schienenwege in die Kategorie mit den niedrigsten Immissionsgrenz- bzw. Auslösewerten eingeordnet werden.

Gleichwohl müssen wir in Sachen Lärmschutz dringend Fortschritte erzielen. Über eine viertel Millionen Menschen leiden allein in Baden-Württemberg



unter gesundheitsschädlichem Straßenverkehrslärm. Die hohe Zahl der Betroffenen und die durch Lärm hervorgerufenen Gesundheitsrisiken zeigen, dass erheblicher Handlungsbedarf besteht. Für mehr Schwung beim Lärmschutz hat unter anderem der vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg im Juni 2018 durchgeführte Lärmkongress gesorgt. Dieser brachte wichtige Anstöße, um Lärmschutzvorhaben und -ideen und die erforderlichen rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen in Baden-Württemberg, in ganz Deutschland und der EU voranzutreiben. Sowohl für aktive, passive und verkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen, gibt es bei der Lärmsanierung derzeit lediglich Auslöse- und Richtwerte, die aus Sicht der Lärmwirkungsforschung zu hoch sind. Eines unserer zentralen Anliegen ist es, auch im Rahmen der Lärmsanierung, einen bundesweit verbindlichen Anspruch auf Lärmschutz für die Bevölkerung einzuführen, mit dem gesundheitliche Risiken vermieden werden.

Das Land hat in den letzten Jahren die bestehenden Handlungsmöglichkeiten genutzt, um den Lärmschutz zu stärken. Beispielsweise wurden im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Landes (2014 bis 2016) Lärmschwerpunkte in Ortsdurchfahrten identifiziert und gezielt Lärmsanierungsmaßnahmen umgesetzt. Das Programm soll fortgeschrieben werden.

Weiter wurden die Lärmsanierungswerte für Landesstraßen für die meisten Gebiete um 2 dB(A) im Vergleich zu den Werten für Bundesfernstraßen gesenkt, womit Baden-Württemberg eine Vorreiterrolle einnimmt. Durch zahlreiche Maßnahmen wie den Einbau von lärmindernden Fahrbahnbelägen oder auch die Förderung von Lärmschutzmaßnahmen an Straßen in kommunaler Baulast über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bringt das Land den Lärmschutz weiter voran.“

## 2. Bayern

*Antwort des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 09. August 2018:*

„Im Bereich des Fluglärms sind die Bestimmungen des Fluglärmgesetzes (FluLärmG) und der dazugehörigen Verordnungen einzuhalten. Das FluLärmG sieht vor, dass bei bestimmten Flugplätzen (neue und baulich erweiterte sowie bestehende) Lärmschutzzonen (zwei Tagschutzzonen und eine Nachtschutzzone) festgesetzt werden müssen. Aus diesen Lärmschutzbereichen ergeben sich unter anderem Bauverbote und sonstige Beschränkungen der baulichen Nutzung. So ist es beispielsweise nicht zulässig, in den Tagschutzzonen Schulen, Kindergärten und ähnliche schutzbedürftige Einrichtungen zu bauen. In der Tagschutzzone 1 und der

Nachtschutzzone dürfen zudem keine Wohnungen errichtet werden. Für bestehende oder ausnahmsweise errichtete Wohnungen, Schulen, Kindergärten und ähnliche schutzbedürftige Einrichtungen entstehen für die Eigentümern Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für baulichen Schallschutz nach dem FluLärmG.“

### **3. Berlin**

*Antwort der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin vom 30. Juli 2018:*

„Richtlinien zum Lärmschutz für Kinder und/oder Jugendliche in der Verkehrsplanung sowie im Straßen- und Wegebau gibt es im Land Berlin nicht.

Zur Ihrer Information teile ich darüber hinaus mit, dass im Straßenverkehrsrecht der § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 der bundeseinheitlich geltenden Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) die Straßenverkehrsbehörden zu verkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor verkehrsbedingtem Lärm ermächtigt. Diese Norm dient somit im Ergebnis auch dem Lärmschutz von Kindern und Jugendlichen. Maßgeblich für die Bewertung der Lärmbelastung der Wohnbevölkerung sind die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm - Lärmschutz-Richtlinien StV 2007 (L-RL-StV2007). Nach Nr. 2.1 der L-RL-StV2007 kommen Maßnahmen, wie beispielsweise nächtliches Tempo 30, insbesondere bei Überschreitung der Lärmrichtwerte von 70 dB(A) tagsüber (06-22 Uhr) und 60 dB(A) nachts (22-06 Uhr) in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten, sowie an Krankenhäusern, Schulen und Altersheimen in Betracht. Für Kern-, Dorf- und Mischgebiete gelten 72 dB(A) tagsüber und 62 dB(A) nachts, für Gewerbegebiete 75 dB(A) tagsüber und 65 dB(A) nachts als Richtwerte.“

### **4. Brandenburg**

*Antwort des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg vom Juli 2018:*

„Der Lärmschutz in der Verkehrsplanung sowie im Straßen- und Wegebau ist bundesrechtlich ausgestaltet.“

### **5. Bremen**

Antwort liegt nicht vor.



## 6. Hamburg

*Antwort der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg vom 23. Juli 2018:*

„In fünf der sechs Stadtteilgerichte des Hamburger Amtsgerichts befinden sich mit Spielsachen ausgestattete Zimmer, die für familiengerichtliche Kindesanhörungen genutzt werden können. Im Ziviljustizgebäude können nach vorheriger Absprache Räume der im Haus befindlichen Kindertagesstätte genutzt werden. Am Hanseatischen Oberlandesgericht findet die Anhörung von Kindern entweder in Räumen statt, auf deren Eignung auch unter Berücksichtigung des Alters- und Entwicklungsstandes des Kindes geachtet wird, etwa indem eine freundliche und gemütliche Atmosphäre geschaffen und ggf. auch Malutensilien etc. bereitgestellt werden. Teilweise stehen in den Gerichten zur Überbrückung von Wartezeiten Spielzeuge zur Verfügung. Speziell für Kinder eingerichtete Anhörungszimmer gibt es im Übrigen nicht.“

## 7. Hessen

*Antwort des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung vom 27. August 2018:*

„Es sind keine bundeslandspezifischen Regelungen vorhanden.“

## 8. Mecklenburg-Vorpommern

Antwort liegt nicht vor.

## 9. Niedersachsen

Antwort liegt nicht vor.

## 10. Nordrhein-Westfalen

*Antwort des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 06. September 2018:*

„Vorbemerkung: Zunächst möchte ich Ihnen mitteilen, dass sich die nordrhein-westfälische Landesregierung sehr für die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern, älteren und hilfsbedürftigen Menschen einsetzt. Aus diesem Grunde wurde z. B. die StVO-Änderung von Dezember 2016, mit der ermöglicht wurde, dass Tempo 30 im Bereich sozialer Einrichtungen (Kindertagesstätten, Kindergärten, Schulen, Altenheime, etc.) nunmehr auch an klassifizierten Hauptverkehrsstraßen angeordnet werden kann, im Rahmen des Bundesratsverfahrens vom Land Nordrhein-Westfalen ausdrücklich unterstützt.

Generell ist der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) als Unfallverhütungsvorschrift der Schutz von schwächeren Verkehrsteilnehmenden besonders Anliegen. So ist unter § 3 Absatz 2a StVO



explizit geregelt, dass man sich gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so zu verhalten hat, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

Zudem gilt grundsätzlich § 1 StVO, wonach die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vor-sicht und gegenseitige Rücksicht erfordert und man sich so zu verhalten hat, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder, mehr als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

In Nordrhein-Westfalen wurde 2014 die Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!“ (MFFK) gestartet. Ziel der Kampagne war und ist, Kommunen zu motivieren, Kindern wieder mehr sicheren Spiel- und Bewegungsraum im öffentlichen Raum zur Verfügung zu stellen. Die Idee zu der Kampagne entstand im Arbeitskreis Verkehrssicherheit des Verkehrsministeriums NRW. Mitglieder sind hier u.a. auch der Kinderschutzbund und Draußenkinder im ABA Fachverband.

Seit dem Jahr 2015 haben sich 22 NRW-Kommunen im Rahmen der Kampagne MFFK auf den Weg gemacht, sichere Spiel- und Bewegungsräume für Kinder zu schaffen und Straßenraum zurückzuerobern. Sie haben mit externer Unterstützung ihr eigenes kommunales Konzept erarbeitet, um die Interessen von Kindern und Jugendlichen bei der Stadt- und Verkehrsplanung in ihrer Stadt stärker zu berücksichtigen. Weitere Informationen und die Konzepte der teilnehmenden Kommunen finden Sie unter [www.mehr-freiraum-fuer-kinder.de](http://www.mehr-freiraum-fuer-kinder.de).

Antwort: Im Zusammenhang mit Lärmschutz im Zuge von Bundesfern- und Landesstraßen ist zunächst zwischen der sogenannten Lärmvorsorge beim Bau oder einer wesentlichen Änderung einer Straße und der Lärmsanierung an bestehenden Straßen zu unterscheiden.

Die Lärmvorsorge richtet sich nach den bundeseinheitlich vorgegebenen Regularien, die sich aus dem Bundesimmissionschutzgesetz ergeben. Die Lärmsanierung ist dagegen eine freiwillige Leistung des jeweiligen Straßenbaulasträgers. Siehe dazu auch die Homepage des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI):

[www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/laermschutz.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/laermschutz.html).

Sowohl bei der Lärmvorsorge als auch bei der Lärmsanierung werden Schulen in der gleichen Gebietskategorie wie Krankenhäuser, Kurheime und Altenheime geführt, für die die jeweils höchsten Anforderungen an den Lärmschutz gelten. Darüber hinaus bestehen in Nordrhein-Westfalen keine landesspezifischen Richtlinien zum Lärmschutz an Straßen, die Kinder und Jugendliche besonders berücksichtigen.“



## 11. Rheinland-Pfalz

*Antwort des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz vom 23. Juli 2018:*

„Vorbemerkung: Vorab weise ich darauf hin, dass das Land Rheinland-Pfalz eine „Landesverordnung über Mindestvoraussetzungen für die Berücksichtigung der Belange der Kinder, der Personen mit Kleinkindern und der behinderten und alten Menschen beim Neu- oder Ausbau von Straßen“ erlassen hat, die auf Landesebene beim Neu- oder Ausbau von Straßen grundsätzlich die diesbezüglichen Interessen von Kindern berücksichtigt.

Antwort: Die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen an Straßen ist nur im Rahmen der geltenden Gesetze und Vorschriften möglich. Hierbei wird jedoch nicht explizit auf die Berücksichtigung von Kindern und Jugendlichen abgestellt. Lärmvorsorge ist im Zusammenhang mit dem Neubau und der so genannten „wesentlichen Änderung“ von Straßen zu betreiben. Rechtsgrundlage für die Lärmvorsorge sind die §§ 41-43 des am 1. April 1974 in Kraft getretenen Bundesimmissionsschutzgesetzes in Verbindung mit der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV).

In diesem Zusammenhang ist darauf zu verweisen, dass in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung Krankenhäuser, Altenheime und Schulen einen besonderen Schutz genießen, nämlich durch die niedrigen Grenzwerte von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht.“

## 12. Saarland

*Antwort vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr Saarland vom 03. September 2018:*

„Es gibt keine rechtlichen, oder sonstigen Vorgaben in diesem Zusammenhang für das klassifizierte Straßennetz im Saarland.

Vielmehr sind Spielstraßen oder Tempolimits im innerörtlichen Bereich zu finden. Somit sind die Städte und Gemeinden bzw. die Landkreise zuständig.“

## 13. Sachsen

*Antwort des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 27. Juli 2018:*

„Beim Lärmschutz wird in der Bundesrepublik Deutschland unterschieden zwischen der Lärmvorsorge beim Neubau und der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen (mit gesetzlicher Verpflichtung) und der Lärmsanierung bestehender Straßen (als freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers). Dem besonderen Schutzbedürfnis von Kindern und Jugendlichen wird dabei ebenso wie dem besonderen Schutzbedürfnis von älteren und kranken Menschen Rechnung getragen.

Im Lärmvorsorgefall gelten für Kindertageseinrichtungen (Kinderkrippen und Kindergärten) und für Schulen gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) - ebenso wie für Krankenhäuser sowie Kur- und Altenheime

- die niedrigsten Grenzwerte von 57 dB(A) tags/ 47 dB(A) nachts.

Bei der Lärmsanierung von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sind für Kindertageseinrichtungen (Kinderkrippen und Kindergärten) und für Schulen gemäß den Verkehrslärmschutzrichtlinien (VLärmSchR 97) – ebenso wie für Krankenhäuser, Kur- und Altenheime sowie Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete

- die niedrigsten Auslösewerte von 67 dB(A) tags / 57 dB(A) nachts heranzuziehen.

Für die Lärmvorsorge von öffentlichen Straßen gelten, unabhängig von der Straßenbaulastträgerschaft, die Regelungen des Bundesgesetzgebers (BImSchG, 16. BImSchV, 24. BImSchV). Die Lärmsanierung von Staatsstraßen in der Baulast des Freistaates Sachsen erfolgt nach den Regelungen des Bundes für die Lärmsanierung seiner Straßen.

Im Freistaat Sachsen gibt es darüber hinaus keine zusätzlichen Richtlinien zum Lärmschutz

in der Verkehrsplanung sowie im Straßen- und Wegebau, welche Kinder und Jugendliche besonders berücksichtigen.“

#### **14. Sachsen-Anhalt**

*Antwort vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt am 30. Juli 2018:*

„Anforderungen bei der Planung sowie beim Bau von Straßen und Wegen hinsichtlich des Lärmschutzes ergeben sich auf der Grundlage der Festlegungen im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und der entsprechenden Richtlinien und Erlasse. Zweck dieses Gesetzes ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen.

Das Erfordernis von Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich bei der Überschreitung von festgelegten Richtwerten. Die Höhe der Richtwerte für zugelassene Immissionen ist von der Nutzung des jeweiligen Standortes abhängig.

Besondere Anforderungen zum Schutz von Kindern und Jugendlichen sind berücksichtigt bei den Grenzwerten für Immissionsorte wie Wohngebiete, Krankenhäuser und Schulen.“

## 15. Schleswig-Holstein

Antwort liegt nicht vor.

## 16. Thüringen

*Antwort des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft am 26. Juli 2018:*

„Rechtsgrundlage zum Verkehrslärmschutz ist das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG).

Die Vermeidung von Lärm ist bei der Planung im Sinne des für den Immissionsschutz geltenden Vorsorgegrundsatzes (z. B. § 50 BImSchG) zu berücksichtigen. Insbesondere ist bei der Planung von Straßen eine Linienführung anzustreben, bei der Lärmauswirkungen auf überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie sonstige schutzbedürftige Gebiete - hierzu zählen insbesondere Schulen und Kindereinrichtungen (zwar nicht exemplarisch genannt, aber im übertragenen Sinne ebenfalls schutzbedürftige Einrichtung) soweit wie möglich vermieden werden.

Die Regelung des § 50 BImSchV gilt auch für die Bauleitplanung.

Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) setzt Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft fest, die beim Bau und der wesentlichen Änderung von Straßen nicht überschritten werden dürfen. Als schutzbedürftige Nachbarschaft sind in § 2 Abs. 1, Ziff. 1 Schulen aufgeführt, für die Immissionsgrenzwerte von 57 Dezibel (A) am Tag und 47 Dezibel (A) in der Nacht gelten. Weitere spezifische Regelungen zum Lärmschutz für Kinder sind nicht enthalten.

Die Verkehrslärmschutzverordnung wurde in Thüringen eingeführt und gilt für Bundesfern- und Landesstraßen. Für Kreis- und Kommunalstraßen wurde sie zur Anwendung empfohlen.

Es gibt darüber hinaus keine landesspezifischen Gesetze und Richtlinien zum Verkehrslärmschutz im Straßen- und Wegebau.“

