

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Schröder (Lüneburg), Hanz, Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Ey, Dr. Schneider, Milz, Feinendegen, Sick, Dr. Jobst, Dr. Jenninger, Biehle, Frau Hoffmann (Hoya), Dreyer, Dr. Stark (Nürtingen), Tillmann, Dr. Riedl (München), Schmöle und der Fraktion der CDU/CSU

Maßnahmen zum Schallschutz an Straßen

Seit den Urteilen des II. Senates des Bundesverwaltungsgerichts vom 21. Mai 1976 zu den §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionschutzgesetzes – hauptsächlich – IV C 80.74 – herrscht große Rechtsunsicherheit hinsichtlich der Zumutbarkeitsgrenze von Verkehrslärmimmissionen beim Neu- und Ausbau von Straßen. Galt bis dahin aufgrund eines Schreibens des Bundesverkehrsministers an die Länderregierungen vom 20. März 1975 (Az: StB 18/14.30.13/18002 BW 75) ein Grenzwert von 65 dB(A) energieäquivalenter Dauerschallpegel [= 69 dB(A) Beurteilungspegel], so rückte das Bundesverwaltungsgericht in den oben genannten Entscheidungen von einem absoluten Grenzwert ab, um auf die örtlichen Gegebenheiten, insbesondere unter Berücksichtigung der Immissionsvorbelastung bei Unterscheidung zwischen Tages- und Nachtwerten abzustellen. Ohne einen allgemeingültigen Grenzwert festzulegen, nimmt das Bundesverwaltungsgericht in reinen und allgemeinen Wohngebieten mit geringer Immissionsvorbelastung einen Grenzwert von 55 dB(A) Dauerschallpegel am Tage und 45 dB(A) in der Nacht an, also Werte, die erheblich unter dem geltenden Grenzwert von 65 dB(A) Dauerschallpegel liegen.

Da Schallschutzmaßnahmen Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses (§ 17 Abs. 4 des Bundesfernstraßengesetzes) sind, diese jedoch nach der geltenden Rechtslage nur bis zu einer Immissionsreduzierung auf 65 dB(A) Dauerschallpegel dem Träger der Straßenbaulast auferlegt werden können, sind diese Planfeststellungsbeschlüsse, ohne die kein Straßenbauvorhaben realisiert werden kann, unter Berufung auf die Urteile des Bundesverwaltungsgerichtes anfechtbar, was eine Stilllegung dieser Projekte zur Folge hat, sofern dadurch bewohnte Gebiete betroffen werden. Die Anzahl der diesbezüglichen Kla-

gen ist seit Bekanntwerdung dieser Grundsatzurteile des Bundesverwaltungsgerichtes sprunghaft angestiegen.

Dazu kommt, daß die aufgrund des Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes zusätzlich erforderlich gewordenen Schallschutzmaßnahmen sehr kostenintensiv sind. So betragen die Kosten für eine Geräuschpegelminderung von 10 bis 20 dB(A) ca. 2 bis 3 Millionen DM pro Straßenkilometer.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

1. Wie viele mit unzureichenden Schallschutzmaßnahmen begründete Anfechtungsklagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes sind nach Veröffentlichung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes vom 21. Mai 1976 – IV C 80.74 – und der Anschlußurteile vom selben Tage eingelegt worden.
2. Ist mit einer Gesetzesvorlage der Bundesregierung oder mit einer Rechtsverordnung nach § 43 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu rechnen, in denen die zulässigen Grenzwerte von Lärmimmissionen aufgestellt werden, wenn ja, wann?
3. Beabsichtigt die Bundesregierung in dieser Frage eine Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, wie es der Deutsche Städtetag fordert?
4. Wie hoch werden sich die Kosten für den Bedarfsplan bis 1985 für Bundesfernstraßen einschließlich Bundesautobahnen sowie für Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen unter Berücksichtigung der vom Bundesverwaltungsgericht aufgestellten Grundsätze für den Schallschutz an Straßen belaufen?
5. Wie hoch wirken sich die Kosten für Schallschutzmaßnahmen auf den Etat der Kapitel 12 10 und 12 18 allein für 1977 aus?
6. Hat die Bundesregierung bei der Haushaltsplanung für den Einzelplan 12 die Urteile des Bundesverwaltungsgerichtes bereits berücksichtigt?

Bonn, den 6. Mai 1977

Schröder (Lüneburg)

Hanz

Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd)

Ey

Dr. Schneider

Milz

Feinendegen

Sick

Dr. Jobst

Dr. Jenninger

Biehle

Frau Hoffmann (Hoya)

Dreyer

Dr. Stark Nürtingen)

Tillmann

Dr. Riedl (München)

Schmöle

Dr. Kohl, Dr. Zimmermann und Fraktion