

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige und der Gruppe
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 12/6755 —**

Lärmschutz an Bundesstraßen in den neuen Bundesländern

Seit der deutschen Einheit hat der Straßenverkehr auf Autobahnen und Bundesstraßen in den neuen Bundesländern, die zu DDR-Zeiten relativ wenig befahren wurden, explosionsartig zugenommen. In vielen Wohngebieten sind daraufhin die Lärmbelastungen auf ein Niveau gestiegen, das Gesundheit und Lebensqualität der Anwohner deutlich beeinträchtigt. Teilweise sind die Wohngebäude nur wenige Meter von heute vielbefahrenen Schnellstraßen entfernt, ohne daß Lärmschutzmaßnahmen den entstehenden Lärm zurückhalten.

Da der Straßenverkehr in den neuen Bundesländern weiter anwächst, wird der Problemdruck immer größer. Für das Wohlergehen der Anwohner müssen kurzfristig effektive Maßnahmen ergriffen werden, die die Lärmbelastungen auf ein erträgliches Maß reduzieren.

1. Wo liegen nach Kenntnis der Bundesregierung die örtlichen Schwerpunkte der Lärmbelastungen und -schäden infolge des zunehmenden Straßenverkehrs auf Autobahnen und Bundesstraßen in den neuen Bundesländern?

Es trifft zu, daß in der Nachbarschaft öffentlicher Straßen vielfach erhebliche Lärmbelastungen auftreten. In den neuen Bundesländern kommt hinzu, daß die Lärmemissionen durch die sprunghafte Entwicklung des Straßenverkehrs stark zugenommen haben. Schwerpunkte liegen naturgemäß dort, wo hohe Verkehrsmengen und dicht an die Straße heranreichende Wohnbebauung anzutreffen sind. Die zuständigen Straßenbauverwaltungen in den neuen Bundesländern haben – analog dem Vorgehen in den alten Bundesländern – begonnen, streckenspezifische Lärmkataster zu erarbeiten.

Eine lückenlose Darstellung von straßennahen Nachbarschaftsbereichen an den Bundesfernstraßen mit besonderer Lärmbeeinträchtigung liegt der Bundesregierung daher nicht vor.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 28. Februar 1994 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Welche Belastungsspitzenwerte, gemessen in Dezibel, werden in der bewohnten Nähe welcher Autobahn oder Bundesstraße in den neuen Bundesländern ermittelt?

Punktuell ermittelte hohe Lärmpegel sind wenig aussagekräftig und zur Ableitung allgemeiner Schlußfolgerungen nicht geeignet.

Die Lärmpegel in der Nähe von Straßen sind in Abhängigkeit von den besonderen Gegebenheiten des Einzelfalls sehr unterschiedlich; sie können sich darüber hinaus infolge der durch Baumaßnahmen bewirkten Verkehrsverlagerung im Laufe der Zeit ändern. Der Lärmpegel hängt im wesentlichen von der Verkehrsbelastung, der Verkehrszusammensetzung und dem Abstand des Immissionsorts von der Fahrbahn ab. Darüber hinaus wirken sich die Fahrzeuggeschwindigkeiten, die Beschaffenheit der Straßenoberfläche, die Steigung der Straße sowie bauliche und topographische Gegebenheiten auf die Lärmbelastung aus.

3. Wie groß ist die durchschnittliche Lärmverschmutzung in der Nähe von Autobahnen und Bundesstraßen in den alten Bundesländern im Vergleich zu den neuen Bundesländern?

Vor dem Hintergrund der gesetzlichen Regelung, wonach erst beim Überschreiten festgelegter Immissionsgrenzwerte Ansprüche auf Lärmschutz bzw. Entschädigung entstehen, erweist sich die Ermittlung eines „Durchschnittswertes der Lärmbeeinträchtigung“ als ungeeignet zur Bestimmung der individuellen Anspruchsvoraussetzungen. Diese richten sich nach der konkreten Situation. Daher ist ein Vergleich der zwangsläufig willkürlichen Berechnung von Durchschnittswerten in den neuen und alten Bundesländern unbrauchbar. Im übrigen wäre zu seiner Ermittlung ein unverhältnismäßig hoher Aufwand an Zeit und Geld erforderlich.

4. In welchem Maß erwartet die Bundesregierung ein weiteres Anwachsen der Lärmemissionen des Straßenverkehrs infolge des anhaltenden Verkehrsanstiegs in den neuen Bundesländern?

Das weiter wachsende Straßenverkehrsaufkommen hat nur geringen Einfluß auf die Lärmbelastung.

Das ist einerseits durch die besonderen Eigenschaften des Gehörs, andererseits durch verbesserte Technologien bedingt. Eine Verdoppelung der Schallenergie z. B. durch eine Verdoppelung der Verkehrsmenge bewirkt eine Erhöhung des Lärmpegels von nur 3 dB (A), die vom menschlichen Gehör gerade noch wahrgenommen werden kann.

Verbesserte Technologien zur Herstellung lärmärmerer Straßendecken, Fahrzeuge und Reifen werden die durch gesteigertes Verkehrsaufkommen verursachten Pegelerhöhungen mehr als kompensieren.

5. Wie groß ist die Lücke zwischen dem Ausbaustandard des Lärmschutzes an Autobahnen und Bundesstraßen in den alten Bundesländern gegenüber den neuen Bundesländern?

Infolge der niedrigeren Immissionsgrenzwerte bei der Lärmvorsorge gegenüber denen der Lärmsanierung ist der Umfang der zugehörigen Lärmschutzmaßnahmen bei Neubau und beim Ausbau vorhandener Straßen entsprechend größer.

In den neuen Bundesländern kommen Vorsorgemaßnahmen in größerem Umfang als in den alten Bundesländern zum Tragen. Erhöhte Lärmschutzanforderungen beim Aus- und Neubau von Straßen gelten im Bundesgebiet seit Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes 1974 und insbesondere seit Inkrafttreten der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) im Jahre 1990. Durch diese Verordnung wurden die Immissionsgrenzwerte um 3 dB (A) gesenkt. In den alten Bundesländern wurde eine Vielzahl von Neu- und Ausbauvorhaben vor diesen Zeitpunkten durchgeführt, so daß diese ohne oder nur mit geringem, den damaligen gesetzlichen Vorgaben entsprechenden Lärmschutz, in Betrieb gegangen sind.

In den neuen Bundesländern hingegen muß ein großer Teil der Bundesfernstraßen neugebaut bzw. mit wesentlichen Änderungen ausgebaut werden, da bis 1989 der Ausbau des Straßennetzes auf dem Gebiet der ehemaligen DDR weitgehend unterblieben ist. So sind die Maßstäbe der Lärmvorsorge im Rahmen der Ausbaumaßnahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit auf rd. 44 vom Hundert des bestehenden Autobahnnetzes in den neuen Bundesländern anzuwenden.

Eine entscheidende, zwischenzeitlich eingetretene Minderung der Lärmbelastung ergibt sich aus der Tatsache, daß seit der Wiedervereinigung mehr als 50 vom Hundert der bestehenden Bundesstraßen und rd. 30 vom Hundert der Autobahnbetriebsstrecken mit neuen Fahrbahndecken versehen und hierdurch die Lärmemissionen nachhaltig reduziert worden sind.

Gegenüber der günstigen Perspektive bei Maßnahmen der Lärmvorsorge wird der Rückstand bei Lärmsanierungsmaßnahmen in den neuen Ländern nicht verkannt. Während in den alten Bundesländern seit 1978 Lärmsanierungsmaßnahmen mit einem Gesamtaufwand von ca. 1 Mrd. DM durchgeführt worden sind, haben die neuen Bundesländer seit der Wiedervereinigung bis Ende 1993 für die Lärmsanierung erst ca. 10 Mio. DM ausgegeben. Die neuen Bundesländer sind dabei, den Nachholbedarf schrittweise zu befriedigen. Mittel stehen hierfür zur Verfügung. Der Umfang künftiger Sanierungsmaßnahmen richtet sich nach den Planungskapazitäten der Straßenbauverwaltungen der Länder, die als Auftragsverwaltungen des Bundes Planung und Bau betreiben.

6. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die nötigen Investitionen für Lärmschutzmaßnahmen in den neuen Ländern ein, um den Schutzstandard auf das Niveau der alten Bundesländer anzuheben?
7. Wie hoch liegen die Ausgabenplanungen der Bundesregierung für den Lärmschutz an Autobahnen und Bundesstraßen in den neuen Ländern bis 1998?
8. Welche Abschnitte im einzelnen an welcher Autobahn oder Bundesstraße in den neuen Bundesländern sollen bis 1998 durch Lärmschutzmaßnahmen entlastet werden?

Die Fragen Nr. 6, Nr. 7 und Nr. 8 werden gemeinsam beantwortet, da sie eng miteinander verknüpft sind.

Die Investitionen für Lärmschutzmaßnahmen sind zu untergliedern in Lärmvorsorgemaßnahmen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Verbindung mit der 16. BImSchV und Lärmsanierungsmaßnahmen als freiwillige Leistung des Bundes entsprechend den jeweiligen haushaltsrechtlichen Vorgaben.

Die Lärmvorsorge orientiert sich ausschließlich an den in der 16. BImSchV genannten Voraussetzungen. Wenn diese Voraussetzungen vorliegen, d. h. beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Bundesfernstraßen und bei Erreichen bzw. Überschreiten der in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte, werden Lärmschutzmaßnahmen auf der Grundlage der nach der 16. BImSchV durchzuführenden Berechnungen im Zuge der Baumaßnahmen der Bundesfernstraßen geplant und gebaut. Niveauunterschiede des Schutzstandards innerhalb der Bundesrepublik Deutschland gibt es nicht.

Die für die Maßnahmen der Lärmvorsorge erforderlichen Gelder sind bei der Baumaßnahme mitveranschlagt und stehen beim zugehörigen Bautitel bzw. Grunderwerbstitel zur Verfügung. Gesonderte Haushaltstitel existieren hierfür nicht. Die hierfür erforderlichen Finanzmittel liegen erfahrungsgemäß bei ca. 4 bis 6 vom Hundert der Baukosten.

Die für die Lärmsanierung erforderlichen Mittel richten sich nach den jährlichen Anforderungen der Länder. Um sicherzustellen, daß die im Straßenbauplan für Sanierungsmaßnahmen eingestellten Haushaltsmittel ausschließlich hierfür ausgegeben werden, hat das Bundesministerium für Verkehr die Zweckbindung dieser Mittel festgelegt. Bei Bedarf können die Mittel im Rahmen der haushaltsmäßigen Deckungsmöglichkeiten aufgestockt werden.

Für Maßnahmen der Lärmsanierung stehen den Ländern ausreichend Finanzmittel zur Verfügung, wenn die Anspruchsvoraussetzungen gegeben sind. Im übrigen wird auf die Beantwortung der Frage 5 verwiesen.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung das Verhältnis zwischen den Investitionen für den Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen und den Investitionen für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen?

Der Neubau und Ausbau der Bundesfernstraßen erfolgt entsprechend den Bestimmungen des Bundesfernstraßengesetzes und des Fernstraßenausbaugesetzes mit dem neuen Bedarfsplan als Anlage. Die Lärmvorsorgemaßnahmen richten sich nach den Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Verbindung mit der 16. BImSchV. Das heißt, für den Bau der Fernstraßen und der Lärmvorsorgemaßnahmen besteht im Gegensatz zur Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen eine konkrete gesetzliche Verpflichtung.

Die Bundesregierung erkennt jedoch darüber hinaus die besondere Notwendigkeit der Lärmsanierung an bestehenden Straßen an; sie hat daher seit 1978 aufgrund freiwilliger haushaltsrechtlicher Regelung konsequent hierfür die von den Ländern angeforderten Finanzmittel zur Verfügung gestellt. Die Bundesregierung wird sich auch künftig nachdrücklich darum bemühen, den eingeschlagenen Weg beizubehalten. Sie erachtet das Verhältnis der Aus- und Neubauinvestitionen zu den Lärmschutzinvestitionen als ausgewogen.

Der Umfang der verwirklichten Lärmschutzmaßnahmen wird in der Regel nicht durch fehlende Haushaltsmittel, sondern durch Schwierigkeiten bei der Planung und bei der Erlangung des Baurechts begrenzt.

10. Welche Maßnahmen erwägt und plant die Bundesregierung, um an Schwerpunkten regionaler Lärmbelastung in den neuen Bundesländern kurzfristig und wirksam Abhilfe zu schaffen?

Durch neue Fahrbahndecken, die in großem Umfang auf unebenen Fahrbahnen – nicht zuletzt an Schwerpunkten regionaler Lärmbelastung – eingebaut worden sind, konnte die Lärmbelastung in erheblichem Umfang kurzfristig und wirksam reduziert werden. Weitere Abhilfe wird durch Lärmvorsorge im Rahmen der Ausbaumaßnahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und durch neue Ortsumgehungen geschaffen.

Wenn an bestehenden Straßen kurzfristig Lärmsanierungsmaßnahmen erforderlich sind, leiten die Länder als Auftragsverwaltungen des Bundes die erforderlichen planerischen Schritte ein und melden die hierzu notwendigen Haushaltsmittel an. Wie in der Antwort zu Frage 9 ausgeführt, wird die Bundesregierung dafür Sorge tragen, daß Finanzmittel auch künftig in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen. Ein Defizit an Mitteln für die Lärmsanierung hat es bisher nicht gegeben.

11. Wie beurteilt die Bundesregierung neue wissenschaftliche Untersuchungen, die zwar einen effektiven Lärmschutz in der Nähe der Lärmschutzwand nachweisen, aber in größerer Entfernung (200 bis 400 Meter) zur Schutzwand je nach Wetterlage und Windverhältnissen wieder hohe Lärmbelastungen und -schäden der dortigen Anwohner feststellen?

Der dargelegte Sachverhalt ist bekannt. In der Nähe von Lärmschutzwänden kann der Beurteilungspegel je nach Höhe der Wand und Lage des Immissionsorts um ca. 6 bis 12 dB (A) verringert werden. Bei größeren Abständen nimmt die Wirksamkeit der Wand wegen der mit zunehmender Entfernung geringer werdenden effektiven Wandhöhe ab. Darüber hinaus können ungünstige Wetter- und Windbedingungen die Wirksamkeit der Lärmschutzwand in größeren Entfernungen zusätzlich beeinträchtigen. Diese meteorologisch ungünstigen Bedingungen sind in den Rechengrundlagen zur Ermittlung des Beurteilungspegels entsprechend der 16. BImSchV berücksichtigt. Hierbei wird die Mitwindsituation von der Straße zum Immissionsort sowie die Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung zu Lasten des Betroffenen fördern, zugrunde gelegt.

Die Auftragsverwaltungen des Bundes sind aus vorgenannten Gründen darauf hingewiesen worden, daß bei größeren Entfernungen des Immissionsorts verstärkt passiver Lärmschutz (Lärmschutzfenster) ausgeführt werden soll, sofern die Immissionsgrenzwerte überschritten sind.

12. Wie bewertet die Bundesregierung, insbesondere vor dem Hintergrund der Frage 11 und der besonderen Lage in den neuen Bundesländern, in kritischen Bereichen ein Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf Bundesstraßen als Sofortmaßnahme gegen Lärmemissionen unmittelbar an der Quelle?

Bei den auf Autobahnen in den alten Bundesländern herrschenden mittleren Pkw-Geschwindigkeiten von 120 bis 130 km/h und Lkw-Anteilen von 15 vom Hundert (tags) und 25 vom Hundert (nachts) bewirkt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h eine Minderung des Beurteilungspegels von etwa 1 dB (A). Selbst wenn die Beschränkung beachtet wird, sind die Auswirkungen nicht hörbar.

Ähnlich ist dies bei Bundesstraßen; eine Beschränkung auf 80 km/h ergibt eine Pegelminderung von etwa 1 dB (A), wenn die Ausgangsgeschwindigkeit 100 km/h ist und der Lkw-Anteil 10 vom Hundert beträgt.

