

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/3157 –**

### **Falsche Lärmberechnung an Bundesfernstraßen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Lärm ist eines der größten Umweltprobleme unserer Zeit. Fast die Hälfte der Bevölkerung ist gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Straßenverkehrslärm ausgesetzt. Bisher ruhige Orte werden durch wachsende Bebauung und Verkehr immer mehr mit Lärm belastet. Auch Zeiten, in denen früher die Ruhe selbstverständlich war (wie die Nacht oder der Sonntag), werden zunehmend mit lärmenden Aktivitäten gestört. Insofern ist die Berechnungsgrundlage für Lärmschutzmaßnahmen von entscheidender Bedeutung, um den Lärmschutzansprüchen von Betroffenen bei Bundesfernstraßenbauprojekten gerecht zu werden.

1. Wie begründet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) das Vorhaben, dass bei Lärmberechnungen nach der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) anstatt des nach dieser Richtlinie zu berücksichtigenden Lkw-Anteils ab 2,8 Tonnen, nach einer Anweisung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sowie nach der Bund-/Länder-Dienstbesprechung „Immissionsschutz“ am 19. und 20. November 2007 (Protokoll vom 30. September 2008) zukünftig der Lkw-Anteil ab 3,5 Tonnen zugrunde gelegt werden soll?

Für die Berechnung des Emissionspegels ist das Gesamtkollektiv der Kraftfahrzeuge lärmtechnisch in die beiden Gruppen „Pkw“ und „Lkw“ aufzuteilen. In den RLS-90 wird für den Lärmtyp „Lkw“ zugrunde gelegt, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h begrenzt ist. Somit sind Fahrzeuge mit einer höheren zulässigen Höchstgeschwindigkeit dem Lärmtyp „Pkw“ zuzuordnen.

Im Jahr 1990 (Ausgabe der RLS-90) unterlagen gemäß Straßenverkehrsordnung Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 Tonnen dieser zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, während für Lieferwagen (Lkw mit einem

zulässigen Gesamtgewicht bis 2,8 Tonnen) gegenüber den Pkw kein Unterschied bestand. Somit ist der ergänzende Hinweis in den RLS-90 „Lkw (über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht)“ lediglich als – damals gültige – Erläuterung zu interpretieren, nicht aber als trennscharfes Abgrenzungskriterium.

Die seit 1995 gültige EU-weite Anhebung der Tonnagegrenze von 2,8 auf 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht zur Abgrenzung zwischen Lieferwagen und Lkw wurde in der Verkehrsstatistik fristgerecht umgesetzt. In der Straßenverkehrsordnung erfolgte diese Anhebung der Tonnagegrenze zur Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 1997. Da das Berechnungsverfahren der RLS-90 nach wie vor angewendet wird, ist das den Berechnungen zugrunde liegende Geschwindigkeitskriterium zur Abgrenzung der Lkw (zulässige Höchstgeschwindigkeit 80 km/h) anzuwenden. Dies führt dazu, dass Lieferwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen als Lärmtyp Pkw in die Berechnungen eingehen.

Die Thematik wurde im Rahmen einer Bund-/Länder-Dienstbesprechung erörtert. Eine darüber hinausgehende Anweisung existiert nicht, und es steht den Ländern frei, den Pkw-Anteil mit mehr als 2,8 Tonnen gesondert auszuweisen.

2. Mit welcher Begründung geht das BMVBS davon aus, dass diese gravierende Veränderung der Berechnungsgrundlage keine Auswirkungen auf die Lärmprognose haben soll?

Durch die Antwort zu Frage 1 ist dargelegt, dass sich die Berechnungsgrundlage nicht geändert hat.

3. Welche Gutachten bzw. wissenschaftlichen Analysen liegen dieser Aussage zugrunde?
4. Sollte es keine Gutachten geben, auf welche Berechnungen und Testverfahren stützt sich diese Aussage, und von wem wurden diese wann durchgeführt?
5. Wie bewertet die Bundesregierung die vom BMVBS und der BASt vertretene Auffassung, dass den Lärmberechnungen der Anteil der Lkw ab 3,5 Tonnen zugrunde zu legen sei, obwohl dies den Festlegungen der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) bzw. den gesetzlichen Vorgaben der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) sowie der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts – BVerwG (Urteil vom 12. August 2009) widerspricht?

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Unabhängig von den RLS-90 wurde im Jahr 2002 eine Untersuchung zu Auswirkungen der für die Straßenverkehrszählung (SVZ) 2000 geänderte Erhebungs- und Hochrechnungsmethodik auf die „Lärmkennziffern“ durchgeführt. Dabei wurden auch die verschiedenen Abgrenzungen der Fahrzeugarten dargestellt. In der SVZ 2000 wurde der Anteil der Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 Tonnen an den Lieferwagen letztmalig abgeschätzt und mit 17 Prozent veranschlagt. Dies entspricht weniger als 1 Prozent der Gesamtfahrzeugmenge.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung wurden in der Bund-/Länder-Dienstbesprechung über technische und aktuelle Fragen des Immissionsschutzes am 18./19. Juni 2002 im BMVBS vorgestellt und erörtert. Dabei wurde einver-

nehmlich festgestellt, dass es lärmtechnisch keine signifikanten Unterschiede gibt.

Die Praxis steht im Einklang mit den Regelungen. Auch das Bundesverwaltungsgericht hat in der Sache keine andere Aussage getroffen.

6. Welche Schritte plant die Bundesregierung zur Behebung dieses Berechnungsfehlers, der dazu führt, dass bundesweit die Lärmschutzansprüche von Betroffenen bei Bundesfernstraßenbauprojekten (Aus- und Neubau) regelmäßig unterschätzt werden und in der Folge nur unzureichende Lärmschutzmaßnahmen realisiert werden.

Wie in der Antwort zu Frage 1 dargelegt, liegt kein Berechnungsfehler vor und die Lärmschutzansprüche werden nicht unterschätzt. Die Bundesregierung plant keine Schritte.

7. Trifft es zu, dass in der Reihe Verkehrstechnik, Heft V 179 der BASt auf nicht existierende Quellen des BMVBS zur Umrechnung der Tonnagegrenze verwiesen wird?

Wenn ja, wird die Bundesregierung die Korrektur der Veröffentlichung der BASt veranlassen?

Ja, es wird auf eine Quelle verwiesen, die nicht existiert. Es handelt sich um ein redaktionelles Versehen ohne negative Auswirkungen für eine fachgerechte Lärmberechnung.

