

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Tabea Rößner, Dr. Valerie Wilms, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/13370 –**

### Lärmschutzmaßnahmen an Bundesfernstraßen

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Haushaltsmittel für Bedarfsmaßnahmen zum Bau der Bundesfernstraßen waren in den letzten Jahren trotz außerplanmäßiger Sondermittel rückläufig. Ein wesentlicher Grund liegt in der notwendigen Erhöhung der Mittel für Erhaltungsinvestitionen, die in Zukunft nochmals deutlich auf rund 3,5 Mrd. Euro pro Jahr erhöht werden müssen (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Entwurf der Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplans 2015 vom 1. Februar 2013).

Deshalb müssen alle Titel des Einzelplans 12 transparent vergeben und auf den Prüfstand gestellt werden. Die Investitionen in Maßnahmen des Um- und Ausbaus von Bundesautobahnen und Bundesstraßen haben einschließlich Grunderwerb für 2013 mit 573 Mio. Euro einen ähnlichen Umfang wie die Bedarfsmaßnahmen.

1. Wie haben sich die Ausgaben bei den Haushaltstiteln „Um- und Ausbau, Rastanlagen, Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen)“ und „Um- und Ausbau, Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen)“ – einschließlich Grunderwerb – in den letzten zehn Jahren entwickelt (Angaben bitte in Jahresscheiben)?

Für „Um- und Ausbau, Rastanlagen, Lärmschutzmaßnahmen (Bundesautobahnen)“ und „Um- und Ausbau, Lärmschutzmaßnahmen (Bundesstraßen)“ wurden in den letzten 10 Jahren folgende Mittel verausgabt (in Mio. Euro):

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bundesautobahnen	216	197	163	162	248	187	188	323	307	330
Bundesstraßen	250	261	251	266	294	270	295	239	230	229

2. Inwiefern werden aus diesen Haushaltstiteln nur Maßnahmen zum Lärmschutz finanziert, oder werden auch anderweitige Um- und Ausbauten an Bundesfernstraßen umgesetzt?

Falls zutreffend, wie hoch war der Anteil für reine Lärmschutzmaßnahmen?

Für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen wurden davon folgende Mittel verausgabt (in Mio. Euro):

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bundesautobahnen	6	11	9	12	12	22	26	31	22	23
Bundesstraßen	5	3	8	4	6	9	17	9	13	13

3. Von welchen Gesamtkosten geht die Bundesregierung aus, um an allen Bundesfernstraßen Immissionsgrenzwerte von 67/57 dB(A) (Tag/Nacht) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten bzw. 69/59 dB(A) (Tag/Nacht) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten, 72/62 dB(A) (Tag/Nacht) in Gewerbegebieten sowie 65 dB(A) (Nacht) an Rastanlagen zu erreichen?

Auf der Basis einer vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Auftrag gegebenen Studie aus dem Jahr 2006, die das Berechnungsverfahren nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90“ zu Grunde legt, werden die Gesamtkosten auf über 1 Mrd. Euro abgeschätzt. Hierin sind aktive (z. B. Lärmschutzwälle und -wände) und passive (schalldämmende Maßnahmen an den Wohngebäuden) Schutzmaßnahmen berücksichtigt.

4. Wann werden die in Frage 3 genannten Grenzwerte an allen Bundesfernstraßen eingehalten werden können?

Aufgrund der Abhängigkeit von den zukünftig jährlich zur Verfügung stehenden Mitteln für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen und der erforderlichen Planungsarbeiten der Länder zur Umsetzung der Sanierungsfälle kann hierzu keine Aussage getroffen werden.

5. Von welchen Gesamtkosten geht die Bundesregierung aus, um die vom Umweltbundesamt vorgeschlagenen Grenzwerte von 65/55 dB(A) (Tag/Nacht) bzw. 60/50 dB(A) (Tag/Nacht) zu erreichen (vgl. Umweltbundesamt (2006): Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm – Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine belastbaren Daten vor.

6. Inwiefern verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse zu den Kosten der Lärmsanierung an Straßen in Baulastträgerschaft von Ländern, Kreisen und Kommunen?

Im Rahmen einer Arbeitsgruppe der Umweltministerkonferenz wurden in 2008 unter Beteiligung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Gesamtkosten für die Lärmsanierung an Straßen nach Stufe 1 der Umgebungslärmrichtlinie bei Sanierungswerten von 66/56 dB(A) (Tag/Nacht) auf 2 667 Mio. Euro geschätzt. Etwa 78 Prozent der Gesamtkosten entfallen auf

Straßen, bei denen Städte und Gemeinden die Baulast tragen, etwa 19 Prozent auf Straßen in der Baulast des Bundes und die übrigen 3,6 Prozent auf Straßen in der Baulast der Länder. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass keine aktiven, sondern ausschließlich die wesentlich kostengünstigeren passiven Schutzmaßnahmen in die Abschätzung eingingen. Des Weiteren liegt die Berechnungsmethodik der Umgebungslärmrichtlinie „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen – VBUS“ und nicht die der RLS-90 zu Grunde.

7. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass Lärmschutzmaßnahmen in unterschiedlicher Baulastträgerschaft aufeinander abgestimmt werden?

Gemäß Ziffer 29 der „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97“ können bei Vorhaben von Verkehrswegen, die in einem zeitlichen und räumlichen Zusammenhang stehen, gemeinsame Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt und eine gemeinsame Kostenteilung vereinbart werden.

8. Nach welchem Verfahren werden die Maßnahmen zum Lärmschutz ausgewählt, und welche Prüfungen werden vor dem Beschluss einer Finanzierung dieser Maßnahmen durchgeführt?

Lärmschutzmaßnahmen werden durch eine schalltechnische Untersuchung, die üblicher Weise die Betrachtung mehrerer Varianten einschließt, sowie eine Abwägung unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des Einzelfalls festgelegt. Die Festlegung erfolgt im Rahmen der Zuständigkeit durch die Straßenbauverwaltungen der Länder ggf. nach Vorlage beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

9. Welche Maßnahmentypen und -kategorien werden den Begriffen „Ausbau“ bzw. „Umbau“ zugeordnet (bitte alle Maßnahmenkategorien und Investitionsbereiche dieser Haushaltstitel nennen)?
10. Wie grenzen sich die Maßnahmen des Um- und Ausbautitels gegenüber Neubaumaßnahmen und Ausbauinvestitionen des Titels Bedarfsplanmaßnahmen ab?

Zur Beantwortung der Fragen 9 und 10 wird auf die Titelerläuterungen des Straßenbauplans (Anlage zum Bundeshaushalt) verwiesen.

11. Wurden im Rahmen des Um- und Ausbaus auch Maßnahmen finanziert, die früher Bedarfsmaßnahmen des Weiteren Bedarfs waren (bitte Aufstellung mit den Investitionsvorhaben seit Verabschiedung des aktuellen Bedarfsplans 2004 und bis einschließlich Haushaltsplan 2013)?

Nach Kenntnis der Bundesregierung wurden keine Bedarfsplanmaßnahmen des Weiteren Bedarfs im Rahmen des Um- und Ausbaus finanziert.

12. Gibt es bereits weitere Zusagen des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, an Kommunen oder Länder für die Finanzierung oder Mitfinanzierung von Baumaßnahmen im Rahmen dieser Haushaltstitel?

Informationen zu Projekten des Um- und Ausbaus sind von den Auftragsverwaltungen der Länder dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

wicklung erst ab einem Kostenvolumen von 3 Mio. Euro vorzulegen. Die einzelnen Maßnahmen werden im Rahmen der jährlichen Haushalts- und Finanzierungsprogrammgesprächen abgestimmt.

13. Inwiefern werden Nutzen-Kosten-Analysen berechnet und eine Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. raumordnerische oder städtebauliche Bewertung durchgeführt?

Wenn ja, welche Nutzen-Kosten-Werte müssen diese Maßnahmen für die (Mit-)Finanzierung des Bundes erreichen?

14. Inwiefern wurden und werden Maßnahmen mit hohen oder sehr hohen Umweltrisiken aufgenommen?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Um- und Ausbaumaßnahmen erfolgen in der Regel aus Gründen der Verbesserung der Verkehrssicherheit und/oder des Verkehrsflusses. Insofern ist die Systematik der Nutzen/Kosten-Berechnung für die Bedarfsplanmaßnahmen nicht auf Um- und Ausbaumaßnahmen ausgerichtet.

Mit der alleinigen Feststellung eines hohen Umweltrisikos werden materiell und verfahrensmäßig keine neuen Anforderungen an die Planung gestellt. Alle umwelt- und naturschutzfachlichen Probleme müssen im Rahmen von Zulassungsverfahren bis zum Vorliegen des Baurechts rechtlich umfassend abgearbeitet sein.

15. Welche Maßnahmen wurden in den letzten zehn Jahren im Rahmen dieser Haushaltstitel umgesetzt?
16. Welche Maßnahmen sind bereits in Planung oder wurde die Mitfinanzierung des Bundes zwischen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und Auftragsverwaltungen oder Kommunen vereinbart?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Auftragsverwaltungen der Länder bewirtschaften die Um- und Ausbaumittel in eigener Zuständigkeit. Realisierte Maßnahmen mit einem Kostenvolumen über 5 Mio. Euro sind in den jährlichen Straßenbauplänen (Anlage zum Bundeshaushalt) ausgewiesen.

17. Wie wird bei Um- und Ausbaumaßnahmen eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung sichergestellt?

Im Gegensatz zu Großprojekten wie z. B. der Neubau und die Erweiterung von Bundesfernstraßen, für die das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ein „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung bei der Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“ veröffentlicht hat, handelt es sich bei Um- und Ausbaumaßnahmen vorwiegend um lokal begrenzte Maßnahmen, die überwiegend der Verbesserung der Verkehrssicherheit und/oder des Verkehrsflusses dienen. Die Planungen dieser Bauprojekte sind als Thema vor Ort relevant und erreichen daher im Rahmen von vorgeschriebenen Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit (§§ 17 ff. FStrG) Bürger und Bürgerinnen vor Ort.

18. Wie wird der Deutsche Bundestag an der Auswahl der Maßnahmen dieser Haushaltstitel beteiligt?

Einzelmaßnahmen von Um- und Ausbaumaßnahmen mit Gesamtkosten über 5 Mio. Euro und der Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen mit Gesamtkosten über 2 Mio. Euro sind in dem jährlich aufzustellenden Straßenbauplan (Anlage zum Bundeshaushaltsplan) zusammengestellt. Im Rahmen der Festlegung des Haushaltsplans per Gesetzesbeschluss durch den Deutschen Bundestag ist eine Beteiligung gegeben.

Das gilt auch für die nachträgliche Einstellung der o. g. Einzelmaßnahmen. Der Haushaltsvermerk Nr. 5 vor den Ausgaben im Kapitel 1209 und der Haushaltsvermerk Nr. 6 vor den Ausgaben in Kapitel 1210 im Bundeshaushalt 2013 ermächtigen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Zustimmung des Bundesministeriums der Finanzen den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt im Haushaltsvollzug fortzuschreiben, d. h. bei Bedarf neue Maßnahmen aufzunehmen. Diese Möglichkeit wird jährlich vom Deutschen Bundestag beschlossen. Insofern erfolgt auch hier eine Einbindung des Deutschen Bundestages.

19. Welche Position hat die Bundesregierung zu einem Rechtsanspruch auf Lärmsanierung an bestehenden Straßen und Schienenstrecken?

Für einen Rechtsanspruch auf Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen sieht die Bundesregierung keinen Handlungsbedarf.





