

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniela Wagner, Dr. Bettina Hoffmann, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/16263 –**

Lärminderung an den Straßen Deutschlands

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Straßenverkehr ist seit langem die dominierende Lärmquelle in Deutschland (www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/laermbehaelastigung, www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/gesundheitsrisiken-durch-umgebungs-laerm). Von einer Trendwende oder einer wesentlichen Verbesserung der Situation kann nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller nicht die Rede sein. Vielmehr deutet vieles darauf hin, dass das Problem des Straßenverkehrslärms noch gar nicht in seinem vollen Ausmaß in den Blick genommen wurde. Denn das Bedürfnis der Menschen nach Ruhe hat in den vergangenen Jahren weiter zugenommen (Umweltbundesamt, Fachliche Einschätzung der Lärmwirkungsstudie NORAH) und die Schwellenwerte, ab denen Straßenverkehrslärm als gesundheitsschädigend zu gelten hat, wurden von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) im Jahr 2018 auf Basis der neuesten Lärmwirkungsforschung deutlich abgesenkt (2018, www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0011/383924/noise-guidelines-exec-sum-ger.pdf?ua=1). Zugleich steigt das Verkehrsaufkommen auf Deutschlands Straßen immer weiter an (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI –, Verkehr in Zahlen 2018/2019, S. 218 und 219).

Angesichts dessen ist es nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller dringend notwendig, dem Lärmproblem schnell und wirksam durch eine längst überfällige Überarbeitung des einschlägigen Gesetz- und Regelwerks zu begegnen. Nicht zuletzt aufgrund der aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung muss nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller eine neue Gewichtung zwischen dem elementaren Ruhebedürfnis der Menschen und einem weitgehend entfesselten Straßenverkehr stattfinden. Dabei sind die preiswertesten und darüber hinaus sofort umsetzbaren Maßnahmen angemessene lärmbedingte Verkehrsbeschränkungen, deren Anordnung nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller durch das geltende Regelwerk und dessen Auslegung unverhältnismäßig erschwert wird.

1. Inwiefern nimmt die Bundesregierung das wachsende Bedürfnis der Menschen nach Ruhe und die neuen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung über negative Auswirkungen von Lärm auf die menschliche Gesundheit zum Anlass, eine entsprechende neue Gewichtung im einschlägigen Gesetz- und Regelwerk vorzunehmen?
2. Welche konkreten Schritte wurden mit welchem Ergebnis entsprechend der im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD angekündigten „deutlichen“ Reduzierung des „durch Mobilität verursachten Lärms“ im Sektor Straßenverkehr unternommen?
5. Inwiefern wird die Bundesregierung die neuen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung und die daraus abgeleiteten neuen Leitlinien der WHO für Umgebungslärm und Straßenverkehrslärm berücksichtigen und entsprechend die Auslösewerte für die Lärmvorsorge und die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen herabsetzen?

Die Fragen 1, 2 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Empfehlungen der World Health Organization (WHO) sind Unterstützung bei den Bemühungen um anspruchsvolle Lärmschutzregelungen. In Deutschland erfolgen die Beurteilung von Umgebungslärm und die Festsetzung von Lärminderungsmaßnahmen anhand quellspezifischer Grenzwerte. Diese basieren auf Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung und werden, unter Beachtung anderer relevanter Belange festgelegt.

Die Bundesregierung setzt sich unabhängig davon für eine Erweiterung der bestehenden Möglichkeiten ein. Hier legt die Bundesregierung den Fokus besonders auf die Lärmsanierung. Für die Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes stellt die Bundesregierung seit dem Jahr 2015 jährlich fast 65 Mio. Euro zur Verfügung. Die Bundesregierung prüft weitere Schritte, um den Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung weiterzuentwickeln. Dabei können z. B. auch Lärmschutzinnovationen helfen. Wichtig ist, dass neuartige Schallschutzideen im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten erprobt werden, um festzustellen, ob sie nachhaltig, wirtschaftlich und dauerhaft sind.

3. Was ist unter den im Koalitionsvertrag angekündigten „flexibel erhöhten Lärmschutzmaßnahmen“ an Bundesfernstraßen konkret zu verstehen, und inwiefern wurden in diesem Sinne Maßnahmen ergriffen?
4. Wann ist mit der im Koalitionsvertrag angekündigten Gesamtlärmbeurteilung und dem verkehrsträgerübergreifenden Lärmkonzept zu rechnen, und welche Konsequenzen werden diese für den Lärmschutz an Bundesfernstraßen haben?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung sind bei der Wahl von verhältnismäßigen Lärmschutzlösungen Gestaltungsspielräume zu nutzen. Diese sollen noch mehr als bisher zielorientiert ausgeschöpft werden, um für die Bürgerinnen und Bürger erhöhten Lärmschutz im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten zu erreichen. Im Falle der Betroffenheit von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen sind bereits Verfahrensabläufe zur Prüfung von gemeinsamem Lärmschutz implementiert. Über Lärmschutzlösungen an Bündelungslagen wird im Einzelfall entschieden.

6. Inwiefern lassen sich vor dem Hintergrund der Lärmwirkungsforschung die höheren Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bestandsstraßen gegenüber den Neu- und Ausbaustrecken rechtfertigen, und beabsichtigt die Bundesregierung eine weitere Angleichung zu Gunsten der bislang wesentlich schlechter gestellten Anwohnerinnen und Anwohner von Bestandsstraßen?
7. Beabsichtigt die Bundesregierung in Anlehnung an Neu- und Ausbaustrecken eine gesetzliche Regelung zu schaffen, die auch Anwohnerinnen und Anwohnern von Bestandsstraßen einen Rechtsanspruch auf Lärmsanierung zugesteht, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 6 und 7 werden gemeinsam beantwortet.

Beim Neubau oder bei der wesentlichen Änderung von Straßen geht es darum, unzumutbare Einwirkungen durch Verkehrslärm zu vermeiden. Die Lärmsanierung dient der Verminderung der Lärmbelastung an bestehenden Straßen, ohne dass eine bauliche Änderung der Straße erfolgt ist.

Eine weitere Annäherung der Auslösewerte der Lärmsanierung an die Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge wird derzeit geprüft. Die Bundesregierung ist bestrebt, Bereiche mit Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmsanierung mit nachhaltigem und umfassendem Lärmschutz auszustatten. Die existierenden Regelungen der Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes haben sich bewährt.

8. Inwiefern wird die im „Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II“ angestrebte Lärminderung von 30 Prozent im Straßenverkehr gegenüber 2008 erreicht, und wie sind etwaige Erfolge dokumentiert, und durch welche Maßnahmen wurden sie erzielt?
9. Welchen Stand hat die Überarbeitung des „Nationalen Verkehrslärmschutzpakets II“ erreicht, dessen Zielhorizont das Jahr 2020 ist, und wann wird die Überarbeitung beendet, und welche konkreten Verbesserungen sind für die Lärmbetroffenen vorgesehen?
17. Welchen Stand hat die „grundlegende Überarbeitung“ der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundestraßen (VLärmSchR 97) erreicht, die das Bundesverkehrsministerium im Jahr 2010 im Zusammenhang mit der damaligen Absenkung der Auslösewerte um drei Dezibel ankündigte (www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2380/dokumente/vlschr97.pdf, Anhang), und welche konkreten Verbesserungen für die Lärmbetroffenen wird die überarbeitete Fassung enthalten, und warum liegt die „grundlegende Überarbeitung“, heute, nach nunmehr neun Jahren, noch nicht vor?
19. Wann wird die im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II bereits für 2011/2012 angekündigte Überarbeitung der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) fertiggestellt, und welche konkreten Verbesserungen wird sie für die Lärmbetroffenen mit sich bringen, und inwiefern werden dabei die besonderen Eigenschaften von Motorradlärm berücksichtigt?

Die Fragen 8, 9, 17 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Zeitraum von 2009 bis 2018 hat die Bundesregierung Mittel in Höhe von über 400 Mio. Euro für die Lärmsanierung verausgabt. Die Anhebung der Mittel für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen auf fast 65 Mio. Euro jährlich im Jahr 2015 und die letztmalige Absenkung der Auslösewerte der Lärmsanie-

rung um 3 dB(A) im Jahr 2010 haben für die Lärmsanierung wichtige Impulse geschaffen. Zudem ist in diesem Zeitraum der Einbau lärmarmen Fahrbahnübergänge an Brücken bei Bundesfernstraßen vereinfacht worden. Die Bundesregierung setzt sich weiter für die Entwicklung innovativer lärmindernder Fahrbahndeckschichten ein. Die Bundesregierung plant künftig eine schnellere und einfachere Berücksichtigung dieser neuartigen Fahrbahndeckschichten im Berechnungsverfahren.

Auch der nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 vorgesehene Bau von Ortsumgehungen wird zu Lärmentlastungen in Ortsdurchfahrten führen. Mehrere Ortsumgehungen konnten bereits fertiggestellt werden. Weitere Ortsumgehungen sind derzeit im Bau.

Auf Grundlage des Nationalen Verkehrslärmschutzpakets II (NVP II) wurden zahlreiche weitere Maßnahmen mit grundlegender Bedeutung für den Lärmschutz umgesetzt. Beschlossen wurden u. a. eine Senkung der Geräuschgrenzwerte für Lkw bis 2024 und für Reifen bis 2024 sowie eine Kennzeichnung umweltrelevanter Eigenschaften von Reifen. Die Bundesregierung setzt sich für eine Änderung der zusätzlichen Geräuschbestimmungen (ASEP) für Kraftfahrzeuge hin zu einem „Real Driving Noise“ (RDN) ein. Das NVP II des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat sich bewährt und kann 2020 als abgeschlossen angesehen werden.

Am 31. Oktober 2019 hat die Bundesregierung die neuen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) im Verkehrsblatt, Heft 20 unter der lfd. Nr. 139 amtlich bekannt gemacht. Damit die RLS-19 verbindlich für die Lärmvorsorge angewendet werden, ist eine Änderung der 16. BImSchV notwendig. Die Änderung wird derzeit innerhalb der Bundesregierung abgestimmt.

Die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Bauart des Bundes (VLärmSchR 97) befinden sich in der Überarbeitung, die durch die Änderung der 16. BImSchV abgeschlossen werden soll.

Mit den RLS-19 und der Änderung der 16. BImSchV werden im Wesentlichen die Emissionsansätze der Fahrzeugflotte aktualisiert und ein neues Verfahren zur Berücksichtigung lärmindernden Eigenschaften von Straßendeckschichten nach den neuen Technischen Prüfvorschriften zur Korrekturwertbestimmung der Geräuschemission von Straßendeckschichten (TP-KoSD-19) eingeführt. Dieses neue Verfahren regelt, wie die lärmindernden Eigenschaften von Straßendeckschichten rechtssicher festgelegt und in der Berechnung berücksichtigt werden können.

Weiterhin werden in den RLS-19 Motorräder zu Gunsten der Lärmbetroffenen emissionsmäßig wie schwere Lkw angesetzt.

Die geplante Aktualisierung der Berechnungsgrundlagen lässt eine Veränderung der Ergebnisse der Immissionsberechnungen erwarten. Für den Baulastträger Bund wird dies nach derzeitiger Einschätzung eine Erhöhung der Pegel durchschnittlich um ca. ein bis zwei dB(A) jährlich für Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge bedeuten.

10. Welche Beträge waren und sind in den Jahren 2010 bis 2020 im Bundeshaushalt für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen vorgesehen, und welche Beträge wurden verausgabt (bitte nach Jahresscheiben und mit entsprechenden Haushaltstiteln angeben)?

Die nachfolgenden Tabellen stellen für die Jahre 2010 bis 2019 die Ist-Ausgaben und für die Jahre 2010 bis 2020 den Verfügungsrahmen (VR) im Januar für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in Mio. Euro dar:

Jahr	2010		2011		2012		2013		2014	
	VR	Ist	VR	Ist	VR	Ist	VR	Ist	VR	Ist
Lärmsanierung	50,2	40,7	49,2	35,0	49,2	35,9	49,2	44,1	54,2	41,1

Jahr	2015		2016		2017		2018		2019		2020
	VR	Ist	VR	Ist	VR	Ist	VR	Ist	VR	Ist	VR
Lärmsanierung	56,3	53,5	64,2	43,2	64,2	56,4	64,2	34,1	64,2	30,1	65,0

Die Mittel werden in den Haushaltstiteln 741 39 „Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen“, 741 49 „Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen“, 821 39 „Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesautobahnen“ und 821 49 „Entschädigungsleistungen für Lärmschutz an baulichen Anlagen im Bereich von bestehenden Bundesstraßen“ veranschlagt. In den Jahren 2010 und 2011 war dies im Kapitel 1210, in den Jahren 2012 bis 2015 in den Kapiteln 1209 und 1210. Seit dem Haushaltsjahr 2016 befinden sich die Titel im Kapitel 1201 sowie im Jahr 2011 zusätzlich im Kapitel 1202.

11. Welche Gesamtkosten sind anzusetzen, um alle noch nicht lärmsanierten Bundesfernstraßenabschnitte entsprechend den geltenden Auslösewerten mit Lärmschutz auszustatten?

Eine belastbare, aktuelle Zahl für die Kosten noch verbleibender Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Bau- last des Bundes liegt nicht vor.

12. Auf welche Weise erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung die Priorisierung von Lärmschutzmaßnahmen an Bundesfernstraßen durch die Bundesländer, und wie wird diese dokumentiert?

Die Priorisierung von Lärmsanierungsmaßnahmen erfolgt beispielsweise nach folgenden Kriterien:

- Anzahl der Überschreitungen
- Höhe der Überschreitungen
- Charakteristik der Örtlichkeit
- Möglichkeit zur Bündelung weiterer Baumaßnahmen entlang der Strecke

13. Auf welcher Berechnungsgrundlage basieren die Zuweisungen von Mitteln an die einzelnen Bundesländer für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen?

Der Mittelbedarf der Länder für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen konnte seit 2010 gedeckt werden. Daher entfällt eine Bedarfsausrichtung.

14. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung Länder, Kreise und Kommunen bei der Lärmsanierung von Straßen, die in deren Trägerschaft liegen, und wie und in welchem Umfang ließe sich nach Auffassung der Bundesregierung diese Unterstützung, auch für Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung im Rahmen der EU-Umgebungsärmrichtlinie, ggf. ausbauen?
15. Wie bewertet die Bundesregierung den 2016 vom Bundesrat beschlossenen Entwurf für ein Lärmsanierungsfinanzierungsgesetz (Bundestagsdrucksache 18/10748)?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Finanzhilfen für die Lärmsanierung an kommunalen Straßen stehen rechtliche Gründen entgegen. Gemäß Artikel 104b Absatz 1 Satz 1 des Grundgesetzes kann der Bund den Ländern Finanzhilfen nur zur Abwehr einer Störung des gesamtwirtschaftlichen Gleichgewichts oder zur Förderung des wirtschaftlichen Wachstums in Ausnahmefällen gewähren.

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

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

18. Welchen Stand hat die von der Verkehrsministerkonferenz am 8./9. Oktober 2015 eingeforderte Überprüfung und Überarbeitung der Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinie-StV) erreicht, und wann ist mit deren Abschluss zu rechnen, und welche Ergebnisse hat die Überprüfung bzw. Überarbeitung ggf. zu Gunsten der Lärmbetroffenen erbracht?

Die Bundesregierung hat das Anliegen der Verkehrsministerkonferenz vom 8./9. Oktober 2015 zur Verbesserung des Schutzes vor Straßenverkehrslärm aufgenommen und die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS) aktualisiert. Derzeit wird geprüft, inwieweit der entsprechende Verweis in den Lärmschutz-Richtlinien-StV angepasst wird.

20. Inwiefern und wann wird die Bundesregierung den Beschluss des Bundesrates vom 20. September 2019 (Bundesratsdrucksache 289/19) umsetzen, der die Bundesregierung auffordert, die Regelwerke für die Ermittlung der Lärmbelastung durch die „Berechnungsmethode für Umgebungslärm von bodennahen Quellen“ (BUB, für die Lärmaktionsplanung) und die „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90, für die Lärmvorsorge und Lärmsanierung) zu harmonisieren?
21. Inwiefern und wann wird die Bundesregierung den Beschluss des Bundesrates vom 20. September 2019 (Bundesratsdrucksache 289/19) umsetzen, der die Bundesregierung auffordert, § 45 der Straßenverkehrsordnung und die darauf gestützten Lärmschutzrichtlinien wirkungsvoll mit den Rechtsgrundlagen und dem Regelwerk der Lärmaktionsplanung (§§ 47a bis 47f des Bundesimmissionsschutzgesetzes – BImSchG) zu harmonisieren, um die Umsetzung von Lärmaktionsplänen in den Kommunen und insbesondere die Anordnung von lärmbedingten Verkehrsbeschränkungen zu erleichtern und verbindlich zu ermöglichen?

Die Fragen 20 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die RLS-90 haben sich für die Berechnung im Rahmen der Lärmvorsorge und Lärmsanierung bewährt. Das transparente und bewährte Verfahren wurde durch die Einführung der RLS-19 auf einen aktuellen Stand gebracht. Die Bundesregierung prüft, ob und inwieweit eine Ersetzung der Berechnungsmethode nach den RLS-90 im Sinne eines aktualisierten Verweises auf die neuen RLS-19 in den Lärmschutz-Richtlinien-StV erfolgen wird. Ein Verweis auf die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB) ist derzeit nicht vorgesehen.

Die Bundesregierung wird überprüfen, ob eine Anpassung der Straßenverkehrsordnung (StVO) im Sinne einer erleichterten Anordnung von innerörtlichen streckenbezogenen Tempo 30-Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen rechtlich möglich und sinnvoll ist. Dabei ist zu beachten, dass die Sicherheit, Leichtigkeit und Ordnung der Verkehrsabläufe gewährleistet werden müssen. Die Folgen einer Ausdehnung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h aus Lärmschutzgründen müssen bedacht werden. Insbesondere muss der Hauptverkehr von den Wohngebieten ferngehalten werden.

22. Welche Veränderungen ergeben sich ab dem 1. Januar 2021 für die Beantragung und Anordnung lärmbedingter Verkehrsbeschränkungen an Bundesfernstraßen durch die Arbeitsaufnahme des Fernstraßen-Bundesamts?

Keine Änderungen ergeben sich bei Bundesstraßen, die in Auftragsverwaltung verbleiben. Bezogen auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung läuft derzeit ein Verordnungsgebungsverfahren zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.

23. Welche aktuellen Untersuchungen liegen der Bundesregierung zu Lärm-minderungseffekten durch reduzierte Geschwindigkeiten außerhalb und innerhalb geschlossener Ortschaften vor?

Keine.

24. An welchen Bundesautobahnabschnitten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung für welche Tages- und Nachtzeiten aus Lärmschutzgründen Geschwindigkeitsbegrenzungen angeordnet, und handelt es sich dabei um Lärmvorsorgemaßnahmen oder um Lärmsanierungsmaßnahmen, und aus welchen Gründen war die notwendige Lärminderung jeweils auf anderem Wege nicht zu erreichen?
25. Wurden dabei (Frage 24) auch solche Maßnahmen angeordnet, die zu einer Lärminderung von weniger als drei Dezibel führen, und an welchen Autobahnabschnitten liegen diese ggf.?
26. Befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung darunter (Frage 24) auch Maßnahmen, die von einem Lärmpegel unterhalb der aktuellen Lärmschwelle der „Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen“ (VLärmSchR 97) ausgelöst wurden und die sich vielmehr an den niedrigeren Auslösewerten des § 2 der 16. Bundesimmissionschutzverordnung (16. BImSchV) orientieren, und welche Autobahnabschnitte betrifft dies ggf.?
27. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung an Bundesfernstraßen zwecks Lärminderung Geschwindigkeitsbegrenzungen angeordnet, die zu einer Lärminderung von weniger als drei Dezibel führen, und welche Beispiele können hierfür ggf. genannt werden?
28. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung an Bundesfernstraßen zwecks Lärminderung Maßnahmen angeordnet, die von Werten unterhalb der aktuellen Lärmschwelle der „Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen“ (VLärmSchR 97) ausgelöst wurden und die sich vielmehr an den niedrigeren Auslösewerten des § 2 der 16. Bundesimmissionschutzverordnung (16. BImSchV) orientieren, und welche Beispiele können hierfür ggf. genannt werden?
29. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung an Bundesautobahnen und/oder Bundesfernstraßen infolge der Umsetzung kommunaler Lärmaktionspläne lärmbedingte Verkehrsbeschränkungen angeordnet, und welche Beispiele können hierfür ggf. genannt werden?

Die Fragen 24 bis 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Durchführung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) und damit auch die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen fällt in die Zuständigkeit der Landesbehörden. Die Entscheidung hängt immer vom konkreten Einzelfall ab.

Mangels Berichtspflichten der Länder liegen der Bundesregierung bezüglich Geschwindigkeitsbeschränkungen durch straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zum Lärmschutz betroffen sind, nur stark vereinzelt Daten vor. Es wird auf die Anlage verwiesen.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

Anlage 1

Land	Straße	Fahrtrichtung	Bereich	Art	Im Zuge Lärmaktionsplanung	Grund
BB	A 10	beide	Birkenwerder	(21 – 6 Uhr)		Geplante Lärmvorsorge
BW	A 5	beide	Heidelberg	Pkw: 100 km/h		Komplexe Lage
BW	B 3	k.A.	Eimeldingen	40 km/h (nachts)		k.A.
BW	B 3	k.A.	Karlsruhe-Durlach	k.A.	X	k.A.
BW	B 3	k.A.	Schallstadt	k.A.	X	k.A.
BW	B 27	k.A.	Kirchheim am Neckar	k.A.	X	k.A.
BW	B 312	k.A.	Lichtenstein	k.A.	X	k.A.
BY	A 3	beide	Heuchelheim	Pkw: 100 km/h (22 – 6 Uhr)		Geplante Lärmvorsorge
BY	A 3	beide	Höchstadt-Medbach	Pkw: 100 km/h (22 – 6 Uhr)		Geplante Lärmvorsorge
BY	A 3	beide	Hallstadt	Pkw: 100 km/h (22 – 6 Uhr)		Geplante Lärmvorsorge
BY	A 73	beide	Forchheim	Pkw: 120 km/h (22 – 6 Uhr)		Versuchsprojekt
BY	A 8	beide	Valley	Pkw: 100 – 120 km/h (22 – 6 Uhr)		k.A.
BY	A 8	beide	München-Ramersdorf – Unterhaching-Ost	Pkw: 80 – 120 km/h (22 – 6 Uhr)		k.A.
BY	A 9	beide	Lenting-Manching	Pkw: 80 – 120 km/h (22 – 6 Uhr)		k.A.
BY	A 9	beide	Fröttmaning- Frankfurter Ring	Pkw: 80 – 120 km/h		k.A.
BY	A 94	beide	Zamdorf – Feldkirchen- West	Pkw: 100 km/h (22 – 6 Uhr)		k.A.
BY	A 95	beide	Schäftlarn – Wolfraatshausen	Pkw: 100 – 120 km/h (22 – 6 Uhr)		k.A.
BY	A 96	beide	südwestlich AK Memmingen	Pkw: 100 – 120 km/h (22 – 6 Uhr)		k.A.

BY	A 96	beide	AK Memmingen – Memmingen-Ost	Pkw: 80 – 120 km/h (22 – 6 Uhr)		k.A.
BY	A 96	beide	Germering – Gräfelfing	Pkw: 80 (22 – 6 Uhr)		k.A.
BY	A 995	beide	München-Giesing – Taufkirchen	Pkw: 80 km/h Lkw: 60 km/h (22 – 6 Uhr)		k.A.
MV	B 103	k.A.	Güstrow	Lkw: 30 km/h (22 – 6 Uhr)	X	k.A.
MV	B 104	k.A.	Güstrow	Lkw: 30 km/h (22 – 6 Uhr)	X	k.A.
MV	B 197	k.A.	Friedland	Lkw: 30 km/h (22 – 6 Uhr)	X	k.A.
NI	B 4	k.A.	Moorfeld	Pkw: 80 km/h Lkw: 60 km/h		Geplante Lärmvorsorge
NW	A 3	beide	Wesel – Hamminkeln	Pkw: 100 km/h (22 – 6 Uhr)		k.A.
NW	A 40	beide	Bochum-Werne – Dortmund- Dortmund- Lütgendortmund	Pkw: 100 km/h		k.A.
NW	A 42	beide	AK Essen-Nord – Gelsenkirchen-Heßler	Pkw: 80 km/h (22 – 6 Uhr)		k.A.
NW	A 46	beide	Grevenbroich – Grevenbroich-Kapellen	Pkw: 100 km/h (22 – 6 Uhr)		k.A.
NW	A 52	beide	Essen-Haarzopf – AD Essen-Ost	Pkw: 80 – 120 km/h (22 – 6 Uhr)		k.A.
NW	A 52	beide	Moers-Kapellen – T+R Geißmühle	VBA		k.A.
NW	A 57	Köln	AS Chorweiler	120 km/h		k.A.
NW	A 57	beide	AS Chorweiler – AK Köln-Nord	Pkw: 80 km/h (22 – 6 Uhr) Pkw: 100 km/h		k.A.

NW	A 59	beide		Spich – AD St. Augustin	(6 – 22 Uhr) Pkw: 80 km/h (22 – 6 Uhr)			k.A.
NW	A 516	beide		AK Oberhausen – Oberhausen-Sterkrade	Pkw: 80 km/h (22 – 6 Uhr)			k.A.
NW	A 555	beide		Wesseling	Pkw: 80 km/h (22 – 6 Uhr) Pkw: 100 km/h (6 – 22 Uhr)			k.A.
NW	A 555	beide		AK Bonn-Nord	Pkw: 80 km/h (22 – 6 Uhr)			k.A.
NW	A 565	Meckenheim		Bonn-Poppelsdorf – Bonn-Hardtberg	Pkw: 80 km/h (22 – 6 Uhr)			k.A.
NW	A 565	Siegburg		Bonn-Hardtberg – Bonn- Lengsdorf	Pkw: 80 – 100 km/h (22 – 6 Uhr)			k.A.
NW	A 565	Siegburg		AK Meckenheim – Bonn- Hardtberg	Pkw: 130 km/h			k.A.
RP	A 61	k.A.		Speyer-Nord	Pkw: 100 km/h			Geplante Lärmvorsorge
SH	A 23	k.A.		Itzehoe	Pkw: 100 km/h			Anstehende Lärmvorsorgeuntersuchung
SH	A 215	k.A.		Mielkendorf und Rumohr	Pkw: 120 km/h (22 – 6 Uhr)			Komplexe Lage
SH	B 76	k.A.		Wohnpark Sandkrug	k.A.			k.A.
SH	B 76	k.A.		Eckernförde	30 km/h (nachts)	X		k.A.
SH	B 432	k.A.		Untersteenrade	50 km/h (nachts)			k.A.
SH	B 502	k.A.		Barsbek	30 km/h (nachts)	X		k.A.
SL	A 1	k.A.		AK Saarbrücken	k.A.			k.A.
SL	A 6	k.A.		St. Ingbert-Sengscheid	k.A.			Geplante Sanierung einer Lärmschutzanlage

SL	A 6	k.A.	Homburg-Reiskirchen	k.A.			Geplante Lärmvorsorge
SL	A 8	k.A.	AS Heusweiler	k.A.			Geplante Sanierung einer Lärmschutzanlage
SL	A 620	k.A.	Saarlouis-Wallerfangen	k.A.			Komplexe Lage
SL	A 620	k.A.	Wadgassen-Hostenbach	k.A.			k.A.
ST	B 81	k.A.	Stadt Blankenburg		30 km/h (nachts)	X	k.A.
ST	B 91	k.A.	Stadt Merseburg		60 km/h	X	k.A.
ST	B 91	k.A.	Naundorf und Deuben		Lkw: 30 km/h (nachts)	X	k.A.
ST	B 91	k.A.	Theißen		Lkw: 30 km/h (nachts)	X	k.A.
ST	B 100	k.A.	Pouch		50 km/h (nachts)	X	k.A.