

Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

**zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP
– Drucksache 20/1737 –**

Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (10. FStrÄndG)

A. Problem

Werden Bundesfernstraßen für den Straßenverkehr gesperrt, so muss der Verkehr über andere Straßen umgeleitet werden. Auf den ausgewiesenen Umleitungsstrecken nimmt der Verkehr und damit der Verkehrslärm zu. Für passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden, die sich an ausgewiesenen Umleitungsstrecken befinden, gibt es bisher keine Regelungen, die eine Erstattung der Kosten für derartige Maßnahmen an die Eigentümer vorsehen.

B. Lösung

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes mit dem Ziel, die Auswirkungen von Verkehrslärm an ausgewiesenen Umleitungsstrecken zu reduzieren und die Akzeptanz für die notwendige Umleitung des Verkehrs zu steigern.

Annahme des Gesetzentwurfs in unveränderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD.

C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfes.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/1737 unverändert anzunehmen.

Berlin, den 18. Mai 2022

Der Verkehrsausschuss

Udo Schiefner
Vorsitzender

Florian Müller
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Florian Müller

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat die Vorlage auf **Drucksache 20/1737** in seiner 34. Sitzung am 12. Mai 2022 beraten und an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung und an den Rechtsausschuss, den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz sowie an den Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf wird der § 14 des Bundesfernstraßengesetzes dahingehend erweitert, dass dieser Eigentümern einer entlang einer ausgewiesenen Umleitungsstrecke gelegenen baulichen Anlage einen Anspruch auf Ersatz ihrer notwendigen Aufwendungen einräumt, die ihnen durch den Einbau von passiven Schallschutzmaßnahmen entstehen. Die Schallschutzmaßnahmen sind vom Eigentümer bzw. auf dessen Veranlassung durchzuführen. Der Anspruch richtet sich gegen den Bund als Träger der Straßenbaulast für die in seiner Baulast stehende Bundesfernstraße. Dies gilt auch dann, wenn er nicht Träger der Straßenbaulast der Umleitungsstrecke ist. Die Erstattung wird auf Antrag gewährt.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der Rechtsausschuss hat die Vorlage auf Drucksache 20/1737 in seiner 14. Sitzung am 18. Mai 2022 beraten. Den Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 20(15)55 hat er mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD abgelehnt.

Der **Rechtsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 20/1737.

Der **Haushaltsausschuss** hat die Vorlage auf Drucksache 20/1737 in seiner 16. Sitzung am 18. Mai 2022 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD die Annahme des Gesetzentwurfes.

Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz hat die Vorlage auf Drucksache 20/1737 in seiner 12. Sitzung am 18. Mai 2022 beraten. Den Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU auf Ausschussdrucksache 20(15)55 hat er mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD abgelehnt. Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 20/1737.

Der **Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen** hat die Vorlage auf Drucksache 20/1737 in seiner 12. Sitzung am 18. Mai 2022 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD die Annahme des Gesetzentwurfes.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat die Vorlage auf Drucksache 20/1737 in seiner 12. Sitzung am 18. Mai 2022 beraten. Die Fraktion der CDU/CSU hat einen Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 20(15)55 mit folgendem Inhalt eingebracht:

Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU

zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN und FDP

– Drucksache 20/1737–

Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (10. FStrÄndG)

Der Ausschuss für Verkehr empfiehlt dem Deutschen Bundestag, den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/1737 mit folgenden Maßgaben/Ergänzungen, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 3 eingefügt:

„3. § 17 wird wie folgt geändert:

a) In § 17 Abs. 1 wird nach Satz 2 folgender Satz 3 eingefügt:

„Ersatzneubauwerke ohne Ausbau (identisch) und mit Ausbau (erweitert) sowie das Bestandsbauwerk mit parallel verlaufendem Neubauwerk (vollseitiger Ersatzbau) gelten als Instandsetzungsmaßnahmen und sind von vorherigem Planfeststellungsverfahren ausgenommen bzw. unterliegen keinem Planerfordernis.“

b) § 17 Absatz 1 Satz 2 wird um Nummer 3 ergänzt:

„3. oder wenn es sich um baufällige Brücken handelt, die durch ein neues Brückenwerk in einem räumlich begrenzten Korridor entlang des Trassenverlaufs ersetzt werden müssen.“

2. Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 4 eingefügt:

„4. § 17e Absatz 1 wird um eine Nummer 7 ergänzt:

7. ihres baulichen Zustandes.“

3. Nach Nummer 4 wird folgende Nummer 5 eingefügt:

5. Die Anlage zu § 17e FStrG Absatz 1 wird um Nummer 6 ergänzt:

„Ersatzbrückenbauten.“

4. Die bisherige Nummer 3 wird die Nummer 6.

Begründung

Zu Nummer 1a (§ 17 Abs. 1 Satz 3 (neu) - FStrG)

In § 17 wird eine Generalklausel aufgenommen, die notwendige Brückensanierungsmaßnahmen in der Regel nicht als „Änderung“ i.S.d. Absatzes 1 Satz 2 geltend macht. Eine Generalklausel wird als klarstellende Änderung aufgenommen, womit notwendige Brückensanierungsmaßnahmen in der Regel nicht als „Änderung“ i.S.d. Satzes 1 gelten. Dadurch lässt sich eine entsprechende gesetzliche Klarstellung im Rahmen des laufenden Gesetzänderungsverfahrens umsetzen und ein erhebliches Beschleunigungspotenzial heben. Die Generalklausel regelt, dass Ersatzbauten länderübergreifend einheitlich als Instandhaltungsmaßnahme betrachtet werden und Brückensanierungsmaßnahmen im Allgemeinen sowie Ersatzbauten im Speziellen vom Planfeststellungserfordernis befreit werden.

Zu Nummer 1b (§ 17 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 (neu) - FStrG)

Nach dem aktuellen Stand werden weitere nicht aufgezählte Fälle im Wege der Auslegung subsumiert werden. Dem liegt zugrunde, dass die Bauunterhaltung planfeststellungsfrei ist, sofern keine Änderung vorliegt. Zur Klarstellung der bereits aufgezählten Fälle werden baufällige Brücken und der Ersatzbau in einem bestimmten Korridor entlang des Trassenverlaufs in das FStrG neu aufgenommen.

Zu Nummer 2 (§ 17e Absatz 1 Nummer 7 (neu) – FStrG)

Es wird klargestellt, dass der bauliche Zustand in Anbetracht des massiven Modernisierungsbedarfs von Autobahnbrücken in Deutschland aufgrund „sachlich einleuchtender Gründe“ (BVerfG, Beschluss vom 10. Juni 1958) eine Rechtswegverkürzung rechtfertigt

Zu Nummer 3 (§ 17e Absatz 1 Nummer 7 (neu) - FStrG)

Die Ergänzung dient der Klarstellung der Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) für Brückenbauprojekte im Bereich der Bundesautobahnen. Durch die damit verbundene Reduktion des Instanzenzuges können Verwaltungsverfahren schneller abgeschlossen und Entscheidungen bestandskräftig werden. Das wiederum trägt zur Beschleunigung der Verfahren insgesamt bei.

Zu Nummer 4

Folgeänderung

Die **Fraktion der SPD** führte aus, dass sie begrüße, dass das Thema vom zuständigen Verkehrsminister vorangetrieben werde. Es gebe vor Ort einen Ansprechpartner für die Bürgerinnen und Bürger, Verbände und weitere Organisationen sowie für das Ministerium. Dieser erhalte somit aus erster Hand alle Informationen die nötig seien, um in der Bevölkerung auch eine gewisse Akzeptanz zu erzeugen. Eine Beschleunigung dieser Baumaßnahme sei dadurch gegeben, dass jetzt gesichert sei, dass die Brücke gesprengt werden könne. Zum einen gehe es darum, die Menschen von zusätzlichem Lärm zu entlasten, aber auch eine gewisse Akzeptanz für die Sperrung zu erzeugen. Das könne man aber nur, wenn man auf die Menschen eingehe. Von daher freue man sich, dass mit dieser Maßnahme schnell Hilfe für die Menschen vor Ort erfolge.

Die **Fraktion der CDU/CSU** begrüßte es ausdrücklich, dass sich auch Fraktionsvertreter der Koalition die Situation vor Ort angesehen und damit die Bedürfnisse erfasst hätten. Wichtig sei aber, dass die Zusagen, die seitens der Bundesregierung gegeben worden seien, eingehalten würden. Das sei ein wichtiges Signal, das die Bundesregierung in die Region senden sollte. Lärmschutz bedeute auch, dass die erforderlichen Maßnahmen besonders beschleunigt durchzuführen seien. Es sei bedauerlich, dass sich die Koalitionsfraktionen dem nicht anschließen könnten. Gleichwohl werde die CDU/CSU-Fraktion die Koalition dahingehend unterstützen, den Anwohnerinnen und Anwohnern unter die Arme zu greifen und insbesondere Entlastungen in der Region zu schaffen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, dass sie das Gesetz befürworte und es grundsätzlich für richtig halte, dass der Bund für passiven Lärmschutz an der Umleitungsstrecke die Kosten erstatte. Im weiteren Verlauf müsse man sich aber anschauen, ob diese Maßnahmen ausreichten und wie es sich auf die Kommunen auswirke, wenn sie selber aktiven Lärmschutz betrieben. Ferner müsse man schauen, welche Umleitungsstrecken künftig sinnvoll seien. Zwar rede man jetzt den über den Einbau von Fenstern und weiteren Schallschutzmaßnahmen, aber der Außenbereich einer baulichen Anlage sei damit nicht geschützt. Da könne man ebenfalls über Entschädigungsleistungen nachdenken.

Die **Fraktion der FDP** befürwortete, dass der Gesetzentwurf schnell vorgelegt worden sei. Es sei wichtig, für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner vor Ort Klarheit und Rechtssicherheit zu schaffen, was die Beschaffung von passiven Schallschutzmaßnahmen angehe. Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU gehe in die richtige Richtung, erledigte sich aber durch Regierungshandeln. Insofern freue man sich und sei zuversichtlich, dass alles Mögliche getan werde, um hier den beschleunigten Neubau voranzutreiben und die geplagten Anwohnerinnen und Anwohner in Lüdenscheid von den Autokolonnen zu befreien.

Die **Fraktion der AfD** legte dar, dass sie schon seit langem den Zustand der Autobahnbrücken beklage. Bezüglich der Kontrolle des Zustandes und der Instandhaltung werde zu wenig getan. Die Lösung, die mit dem vorliegenden Gesetzentwurf vorgeschlagen werde, gehe am eigentlichen Übel vorbei. Die Infrastruktur müsse von Anfang an so erhalten werden, dass jahrelange Umleitungen gar nicht erst entstünden. Falls die Erhaltung misslinge, sei der

Ersatzbau so zeitnah zu errichten, dass es eben nicht zu jahrelangen Baustellen und Umleitungen komme. Man brauche eine Intensivoffensive in den Verkehrsträger Straße, statt ideologisch motivierten Schienen- und Radverkehrsausbau sowie die Verkürzung von Planverfahren bei Ersatzbauten.

Die **Fraktion DIE LINKE**. erklärte, dass es wichtig sei, die Kostenerstattung für erforderliche Schallschutzmaßnahmen zwar auf der Grundlage gesetzlicher Grenzwerte zu genehmigen. Würden Grenzwerte im Einzelfall aber nur knapp unterschritten, so sollten die Genehmigungen dennoch erteilt werden. Auch ein Tempolimit wäre ein Beitrag für eine Lärmbegrenzung. Zum Änderungsantrag der CDU/CSU führt sie aus, dass sie es für falsch halte, Plangenehmigungsverfahren für Ersatzbauten auszusetzen. Wenn aus einer vierspurigen eine sechsspurige Brücke werde, dann sei das ein neues Bauwerk, das auch mehr Verkehr mit sich bringe und neu zu genehmigen sei.

Der Verkehrsausschuss hat den Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU auf Ausschussdrucksache 20(15)55 mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD abgelehnt.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 20/1737 in unveränderter Fassung.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 (§ 9a Absatz 3 FStrG)

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung. Nach dem derzeitigen Wortlaut ermächtigt § 9a Absatz 1 Satz 1 FStrG die Bundesregierung nur bei Bundesautobahnen Planungsgebiete durch eine Rechtsverordnung festzulegen, wenn das Bundes-Fernstraßenamt zuständige Planfeststellungsbehörde ist. Für die sonstigen Bundesstraßen in Bundesverwaltung, die der Bund auf Antrag eines Landes in Bundesverwaltung übernommen hat (Artikel 143e Absatz 2 i. V. m. Artikel 90 Absatz 4 Grundgesetz – GG) gilt dies aus verfassungsrechtlichen Gründen ebenfalls, da in diesem Fall die Auftragsverwaltung endet. Durch die Änderung soll dies einfachgesetzlich klargestellt werden. Hat ein Land hingegen einen Antrag nach Artikel 143e Absatz 3 GG und § 3 Absatz 3 Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz gestellt und die Aufgabe der Planfeststellung und Plangenehmigung für den Bau und für die Änderung von Bundesautobahnen und von sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs behalten, bleibt es hingegen auch nach dem neuen Wortlaut bei der grundsätzlichen Zuständigkeit der Landesregierung für den Erlass einer Rechtsverordnung, da in diesen Fällen die Auftragsverwaltung fortbesteht.

Zu Nummer 2 (§ 14 Absatz 6 FStrG)

Der neu angefügte Absatz 6 enthält eine Sonderregelung zum Lärmschutz an einer ausgewiesenen Umleitungsstrecke, auf der der Verkehr und der damit von ihm ausgehende Lärm deutlich zunimmt. Die Verkehrszunahme muss durch die Vollsperrung der Hauptfahrbahn einer Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes verursacht werden. Die Sperrung einzelner Fahrstreifen wie auch von Auf- und Zufahrten von Bundesfernstraßen reichen im Rahmen des neu angefügten Absatz 6 nicht aus. Die Regelung erfasst nicht die Bundesfernstraßen in kommunaler Baulast. Gegenüber Gemeinden besteht somit kein Erstattungsanspruch. Die Sperrung muss voraussichtlich länger als zwei Jahre andauern. Durch die Neuregelung in Absatz 6 schafft der Bund erstmals die Möglichkeit, den Betroffenen nach einheitlichen gesetzlichen Kriterien Lärmschutz an ausgewiesenen Umleitungsstrecken für temporären Lärmzuwachs zu gewähren.

Die Vorschrift orientiert sich an den bestehenden Regelungen zum Ersatz der erbrachten notwendigen Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen an einer baulichen Anlage, wie sie im Rahmen der Lärmvorsorge, d.h. dem Bau neuer Straßen oder der wesentlichen Änderung bestehender Straßen (§ 42 Bundes-Immissionsschutzgesetz) gewährt wird. Ähnlich wie bei der Lärmvorsorge im Falle eines erheblichen baulichen Eingriffs im Sinne des § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) kann es auch im Fall der Vollsperrung einer Bundesfernstraße zu einer kurzfristig eintretenden Verkehrszunahme auf ausgewiesenen Umleitungsstrecken kommen, so dass es angezeigt ist, die Betroffenen vor diesen Lärmauswirkungen entsprechend den Grundsätzen zu schützen,

wie sie für die Gewährung passiven Lärmschutzes bei der Lärmvorsorge gelten. Gegenüber den Fällen der Lärmvorsorge sollen allerdings auch keine Wertungswidersprüche entstehen. Lärmbetroffene an Umleitungsstrecken mit der trotz allem nur zeitlich begrenzten Lärmzunahme sollen nicht bessergestellt werden, als diejenigen, denen dauerhaft Lärm zugemutet wird.

Das Anfügen des Absatzes 6 ist notwendig, weil die gesetzliche Lärmvorsorge nach Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der 16. BImSchV in diesen Fällen nicht zur Anwendung kommt. Die Lärmvorsorge erfasst nur den Lärm, der von der zu bauenden oder der zu ändernden Straße selbst ausgeht, nicht hingegen den an der Umleitungsstrecke bei einer Sperrung einer Bundesfernstraße. Die Möglichkeit des Bundes, entlang der Umleitungsstrecken Lärmsanierungsmaßnahmen als freiwillige Leistungen nach haushaltsrechtlichen Regelungen durchzuführen, besteht nur für die in seiner Baulast stehenden Straßen. Die Praxis zeigt jedoch, dass auch Landes-, Staats-, Kreis- oder Gemeindestraßen als Umleitungsstrecken dienen können, wenn eine Bundesfernstraße für den Straßenverkehr vollständig gesperrt ist. Außerdem gewährleistet die gesetzliche Lärmvorsorge nach dem BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV nur Schutz vor Verkehrsbelastungen, die auf Dauer bestehen und nicht vor temporären Lärmzunahmen (BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, 9 A 8/10, Rz. 60).

Satz 1 gewährt Eigentümern einer entlang einer ausgewiesenen Umleitungsstrecke gelegenen baulichen Anlage einen Anspruch auf Ersatz ihrer notwendigen Aufwendungen, die ihnen durch den Einbau von passiven Schallschutzmaßnahmen entstehen. Die Schallschutzmaßnahmen sind vom Eigentümer der betroffenen baulichen Anlage bzw. auf dessen Veranlassung durchzuführen. Der Anspruch richtet sich gegen den Bund als Träger der Straßenbaulast der Bundesfernstraße. Dies gilt auch dann, wenn der Bund nicht Träger der Straßenbaulast der ausgewiesenen Umleitungsstrecke ist. Die Umleitungsstrecke muss ausgewiesen sein, d. h. in Abstimmung mit den zuständigen Behörden dazu bestimmt und nach der Straßenverkehrs-Ordnung als Umleitungsstrecke beschildert sein, den zusätzlichen Verkehr auf Grund der Sperrung der Bundesfernstraße aufzunehmen. Strecken, die z. B. von Ortskundigen rein tatsächlich genutzt werden, ohne hierfür bestimmt bzw. als Umleitungsstrecke ausgewiesen worden zu sein, werden damit nicht erfasst. Strecken mit ausgewiesener ständiger Bedarfsumleitung reichen nur aus, wenn sie auch als Umleitungsstrecke im Falle der Vollsperrung dienen.

In Anlehnung an § 42 BImSchG sind neben dem Eigentümer der baulichen Anlage auch der Wohnungseigentümer oder der Erbbauberechtigte anspruchsberechtigt, nicht hingegen der Mieter. Mieter oder Pächter sind nicht anspruchsberechtigt, da ihnen keine Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen entstehen.

Der Anspruch richtet sich auf Ersatz der erbrachten notwendigen Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage. Die Aufwendungen müssen dem Eigentümer, Wohnungseigentümer oder Erbbauberechtigten auch tatsächlich entstehen. Der Erstattungsbeauftragte ist vorleistungspflichtig. So soll sichergestellt werden, dass tatsächlich zu Gunsten der Bewohner einer baulichen Anlage (also z. B. der Mieter) Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden.

Satz 1 Nummer 1 bis 3 benennt drei Anspruchsvoraussetzungen:

Der in Nummer 1 festgelegte Wert des Lärmanstiegs orientiert sich an der gesetzlichen Wertung in § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 der 16. BImSchV. Dort löst ein erheblicher baulicher Eingriff in die Straße einen Anspruch auf Lärmvorsorge nur dann aus, wenn unter anderem der von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehende Verkehrslärm um mindestens 3 Dezibel (A) ansteigt. Hierdurch wird sichergestellt, dass nur Lärmzunahmen, die die Hörbarkeitsschwelle erreichen, berücksichtigt werden. Entsprechend des nach Satz 4 anzuwendenden Berechnungsverfahrens reicht hier aber bereits ein Anstieg um 2,1 Dezibel (A) aus. Diese wird auf 3 Dezibel (A) aufgerundet.

Der Beurteilungspegel muss entweder 64 Dezibel (A) tags oder 54 Dezibel (A) nachts überschreiten (Nummer 2). Dies entspricht den in § 2 Absatz 1 Nummer 3 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes für Kern-, Dorf-, Misch- und Urbane Gebiete festgesetzten Immissionsgrenzwerten. Die Werte tragen der gesetzgeberischen Wertung Rechnung, dass Kern-, Dorf- und Mischgebiete sowie urbane Gebiete neben der Unterbringung von (nicht wesentlich) störenden Gewerbebetrieben auch dem Wohnen dienen und die hierauf zugeschnittenen Immissionsgrenzwerte für den Regelfall gewährleisten, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewahrt sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. März 2005 – 4 A 18/04 –, juris Rn. 19). Außerdem entsprechen die Werte den Lärmsanierungswerten für reine und allgemeine Wohngebiete.

Die durch die Vollsperrung der Bundesfernstraße verursachte Verkehrszunahme muss ab Sperrung der Bundesfernstraße voraussichtlich länger als zwei Jahre andauern (Nummer 3). Der Wortlaut („voraussichtlich“) stellt

klar, dass der Anspruch nicht erst nach zwei Jahren entsteht, sondern bereits zum Zeitpunkt der Sperrung. Zum Zeitpunkt der Sperrung ist zu abzuschätzen, wie lange die Sperrung und die darauf beruhende Verkehrszunahme andauern.

Nach Satz 2 besteht kein Anspruch, wenn die Beeinträchtigung insbesondere wegen der besonderen Benutzung der baulichen Anlage zumutbar ist, bspw. aufgrund des Eigenlärms (Gewerbebetriebe, Diskotheken, Restaurants). Sollten sonstige Schallschutzmaßnahmen an der Umleitungsstrecke in einem angemessenen Zeitraum umgesetzt werden, besteht ebenfalls kein Anspruch nach Absatz 6. Dies soll insbesondere die Fälle erfassen, in denen bereits vor der Sperrung aktive Lärmschutzmaßnahmen durch den Träger der jeweiligen Straßenbaulast geplant worden sind. Ist abzusehen, dass diese innerhalb von 12 Monaten nach der Sperrung und Ausweisung der Umleitungsstrecke umgesetzt werden, entfällt der Anspruch nach Absatz 6. Dies gilt ebenso, wenn der Antrag erst dann gestellt wird, wenn absehbar ist, dass die Sperrung noch 12 Monate andauert.

Satz 3 regelt, dass wenn die zu schützende Nutzung nur am Tage (z. B. Büroräume, Arztpraxen) oder nur in der Nacht ausgeübt wird, nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden ist.

Zur Berechnung des Beurteilungspegels verweist Satz 4 auf die Vorgaben der nach § 43 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 BImSchG erlassenen Verordnung, soweit keine abweichende Regelung vorliegt. Inhaltliche Vorgaben zur Berechnung ergeben sich aus § 3 der 16. BImSchV. Danach wird der Beurteilungspegel nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 berechnet. Die RLS-19 wurden im Verkehrsblatt (VkBl. 2019, Heft 20, lfd. Nummer 139, S. 698) veröffentlicht. Die Berechnung erfolgt durch und auf Kosten des Trägers der Straßenbaulast der Bundesfernstraße.

Der Anspruchsberechtigte wird so vom Nachweis der Pegelerhöhung, die regelmäßig nur durch eine schalltechnische Berechnung durchgeführt werden kann, entlastet.

Nach Satz 5 kann die Berechnung auf repräsentative Immissionsorte entlang der ausgewiesenen Umleitungsstrecke begrenzt werden. Dies dient der Verfahrensvereinfachung und der beschleunigten Antragsbearbeitung. Erfasst sind zum Beispiel Fälle, in denen die Bebauung entlang der Straßen im Wesentlichen homogen ist und auch die Ausbreitungsbedingungen die gleichen sind. Hier reicht es, wenn für ein Gebäude die genauen Beurteilungspegel repräsentativ für die Immissionsorte ermittelt werden.

Satz 6 regelt, wann die erbrachten Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen notwendig sind und verweist auf die Vorgaben zum Umfang von Schallschutzmaßnahmen in der nach § 43 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 BImSchG erlassenen Verordnung. Die Aufwendungen sind notwendig, soweit sich diese im Rahmen der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (24. BImSchV) halten. Erfasst sind die bauliche Verbesserung von Fenstern, Türen, Rollladenkästen und der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit einer sauerstoffverbrauchenden Energiequelle (§ 2 Absatz 1 i. V. m. Absatz 3 der 24. BImSchV). Der zweite Halbsatz von Satz 6 stellt klar, dass abweichend von § 2 Absatz 3 der 24. BImSchV die bauliche Verbesserung von Wänden, Dächern sowie Decken unter nicht ausgebauten Dachräumen nicht notwendig sind. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass die Lärmzunahme im Fall des § 14 Absatz 6 FStrG zeitlich beschränkt ist, was im Gegensatz zur Lärmvorsorge umfangreichere bauliche Maßnahmen nicht rechtfertigt.

Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen sind nach § 2 der 24. BImSchV bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Umfassungsbauteile sind Bauteile, die schutzbedürftige Räume baulicher Anlagen nach außen abschließen. Zu den Umfassungsbauteilen zählen Fenster, Türen und Rollladenkästen. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchenden Energiequellen (z. B. Gasherde, Gasdurchlauferhitzer). Die bauliche Anlage kann zu Wohnzwecken, aber auch gewerblich genutzt werden, bspw. als Bürohaus oder für Arztpraxen. Entscheidend ist, ob die jeweiligen Räume vergleichbar schutzbedürftig sind. Dies sind Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind wie z. B. Wohnräume, Räume, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden (z. B. Schlafzimmer, Kinderzimmer), Unterrichtsräume, Büroräume, Behandlungsräume in Arztpraxen. Nicht schutzbedürftig sind hingegen Räume, die nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, z. B. Bäder, Toiletten, Treppenhäuser und Flure, Lagerräume, Gartenhäuser.

§ 3 der 24. BImSchV regelt den Umfang von passiven Schallschutzmaßnahmen. Auf diese Norm wird in Satz 6 mitverwiesen. Die vorhandenen bewerteten Schalldämm-Maße der einzelnen Bauteile, die schutzbedürftige

Räume nach außen abschließen, sind nach § 3 der 24. BImSchV unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte so zu verbessern, dass sie das erforderliche bewertete Schalldämmmaß nicht unterschreiten. Dies erfordert grundsätzlich eine Berechnung. Abweichend hiervon legt Satz 7 fest, dass auf diese verzichtet werden kann, wenn im Einzelfall das erforderliche Schalldämm-Maß der einzelnen Umfassungsbauteile anhand eines repräsentativen Gebäudes an der Umleitungsstrecke festgelegt werden kann. Diese Sonderregelung ist geboten, um zeitnah den Umfang der Schallschutzmaßnahmen festlegen zu können.

Davon zu unterscheiden ist der Umfang der Erstattung. Hier kann ebenfalls auf die Grundsätze der Erstattung im Rahmen von Lärmvorsorgemaßnahmen zurückgegriffen werden. Zu den Kosten, die der Erstattung zugrunde zu legen sind, gehören neben den Kosten für notwendige Schallschutzmaßnahmen an schutzbedürftigen Räumen zum Beispiel auch die Kosten für die Beiziehung eines bautechnischen Fachberaters, wenn die Durchführung von Schallschutzmaßnahmen besonders umfangreich, technisch schwierig oder nach Bauordnungsrecht genehmigungsbedürftig ist oder besondere Anforderungen (z. B. wegen Denkmalschutzes) zu erfüllen sind oder besondere persönliche Gründe (Alter, Behinderung) vorliegen. Die Kosten des Einbaus neuer Fenster (z. B. Verputz- und Malerarbeiten, Maurerarbeiten), die Kosten des Ausbaus der Altfenster und deren Abtransport sowie die umweltgerechte Beseitigung gehören ebenfalls dazu.

Die Kosten sollen, soweit möglich, pauschal abgegolten werden, um den Verwaltungs- und Nachweisaufwand zu verringern. Dabei können beispielsweise bekannte, ortsangemessene Stundensätze für entsprechende Handwerkerleistungen pauschal zu Grunde gelegt werden. Nicht unter die Kosten fallen die Unterhaltungs-, Erneuerungs-, Versicherungs- sowie Betriebskosten von Lüftern und Rollläden. Ein Abzug möglicher Vorteile (z. B. „neu für alt“, bessere Wärmeisolierung) erfolgt nicht. Die Erstattung soll den Sachwert der betroffenen baulichen Anlage nicht überschreiten; dies folgt aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

Zu Nummer 3 (§ 17b Absatz 1 FStrG)

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung. Der bisherige Verweis auf § 3 Absatz 3 Satz 7 bis 11 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes läuft ins Leere, da diese Sätze zwischenzeitlich durch § 3 Absatz 4 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes ersetzt wurden.

Zu Artikel 2

Die Norm regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Berlin, den 18. Mai 2022

Florian Müller
Berichtersteller

