

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jorrit Bosch, Luigi Pantisano, Marcel Bauer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Die Linke
– Drucksache 21/3783 –**

Verkehrslärmschwerpunkte an Bundesautobahnen und Pläne der Bundesregierung zum Lärmschutz

Vorbemerkung der Fragesteller

Dauerhaft erhöhte Lärmbelastung ist die drittgrößte umweltbedingte Gesundheitsgefahr in Europa. Lärm führt zu einer Vielzahl an negativen Gesundheitsfolgen wie etwa Herz-Kreislauf-Erkrankungen und verursacht innerhalb der EU nach Schätzungen der Europäischen Umweltagentur jährlich einen Verlust von 1,3 Millionen gesunden Lebensjahren. In Deutschland sind 26 Prozent der Bevölkerung dauerhaft zu hohem Verkehrslärm (> 55 Dezibel) ausgesetzt, der Nachtschwellenwert von 50 Dezibel wird für 18 Prozent der Bevölkerung überschritten (www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/environmental-noise-in-europe-2025). Nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie mussten bis zum 30. Juni 2022 für besonders stark von Lärm belastete Verkehrswege und Ballungsräume Lärmkarten erstellt werden. In den bis zum 18. Juli 2024 verpflichtend erstellten Lärmaktionsplänen werden Autobahnen in kommunalen Lärmaktionsplänen häufig als Lärmschwerpunkte genannt. Die Kommunen sind aufgrund deren Zuständigkeit vom Handeln der Autobahn GmbH abhängig. Weder die Autobahn GmbH noch das Umweltbundesamt haben jedoch eine systematisch aufbereitete Übersicht zu diesen Lärmschwerpunkten veröffentlicht. Zur gesamthaften Betrachtung des Themas Autobahnlärm ist eine solche Datengrundlage jedoch essenziell. Alle Fragen zu Lärmbelastung beziehen sich auf die Zahlen der aktuellen Lärmkartierung Runde 4, basierend auf der Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) und nach CNOSSOS-EU/DE Standards.

1. Wie viele Anwohnerinnen und Anwohner sind jeweils von Verkehrslärm von Autobahnen mit L_{DEN} zwischen 65 und 69 dB(A), zwischen 70 und 74 dB(A) sowie über 75 dB(A) betroffen (bitte die jeweiligen Betroffenenzahlen tabellarisch nach Autobahn und jeweils betroffener Kommune aufschlüsseln)?

2. Wie viele Anwohnerinnen und Anwohner sind jeweils von Verkehrslärm von Autobahnen mit L_{Night} zwischen 55 und 59 dB(A), zwischen 60 und 64 dB(A), zwischen 65 und 69 dB(A) sowie über 70 dB(A) betroffen (bitte die jeweiligen Betroffenenzahlen tabellarisch nach Autobahn und jeweils betroffener Kommune aufschlüsseln)?
3. Welche sind die 50 Autobahnabschnitte mit den meisten lärmbeeinträchtigten Anwohnerinnen und Anwohnern mit L_{DEN} ab 65 dB(A), und wie hoch ist auf diesen Abschnitten jeweils die zulässige Höchstgeschwindigkeit?
4. Welche sind die 50 Autobahn-Abschnitte mit den meisten lärmbeeinträchtigten Anwohnerinnen und Anwohnern bezüglich L_{Night} ab 55 dB(A), und wie hoch ist auf diesen Abschnitten jeweils die zulässige (nächtliche) Höchstgeschwindigkeit?

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie und § 47c Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) werden Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen erstellt. Das sind Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder auch sonstige grenzüberschreitende Straßen, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Gemäß § 47e Absatz 1 BImSchG erstellen die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden die Lärmkarten. Die Länder melden dem Umweltbundesamt die Lärmkarten zwecks Weiterleitung an die Europäische Kommission. Die Meldung erfolgt auf Ebene der Bundesländer und Ballungsräume. Die Daten sind daher nicht nach Straßenkategorien oder Gemeinden aufgeschlüsselt.

Das Umweltbundesamt veröffentlicht die Ergebnisse der Lärmkartierung unter www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/gesundheitsrisiken-durch-umgebungs-laerm sowie <https://gis.uba.de/maps/resources/apps/laermkartierung>.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich aus den dem Umweltbundesamt gemeldeten Lärmkarten aufgrund abweichender Berechnungs- und Beurteilungsverfahren sowie wegen der Vermischung mit anderen Hauptverkehrsstraßen generell keine konkreten Aussagen zum Lärmsanierungsbedarf speziell für die Bundesautobahnen ableiten lassen.

5. Im Zeitraum von 2014 bis 2024 wurden (bitte Angaben tabellarisch aufschlüsseln):
 - a) an welchen Autobahnstrecken Lärmsanierungen durchgeführt,
 - b) dabei jeweils Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen, und
 - c) wie wurden diese Strecken jeweils ausgewählt?
6. An welchen Strecken plant die Bundesregierung, in den nächsten zehn Jahren Lärmschutzsanierungen umzusetzen (bitte tabellarisch in Jahreszeilen angeben)?
7. Für den Lärmschutz an welchen Abschnitten welcher neuen oder zu sanierenden Autobahnen sollen die im Haushaltseinzelplan 12, Titel 891 11-721 Investitionen der „Die Autobahn GmbH des Bundes“ laut den Erläuterungen zu Haushaltsvermerk 2 für Lärmschutz veranschlagten Euro 40 000 000 eingesetzt werden?
 - a) In welcher Höhe standen hierfür seit dem Jahr 2021 jeweils Mittel zur Verfügung, und wie viele davon wurden jeweils ausgegeben?

- b) Für welche entsprechenden Abschnitte (vgl. Frage 7) wurden diese Mittel jeweils verwendet?

Die Fragen 5 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die jährliche netzweite Errichtung von Lärmschutzanlagen lässt sich der Lärmschutzstatistik für den Bereich der Bundesfernstraßen entnehmen (vgl. www.bmv.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StB/statistik-des-laermschutzes-an-bundesfernstrassen-2022.html).

Für die Jahre 2021 bis 2024 wurden laut Mitteilung der Autobahn GmbH des Bundes für die Lärmsanierung die in der folgenden Tabelle aufgelisteten Mittel aufgewendet (siehe auch Verkehrsinvestitionsberichte des Bundesministeriums für Verkehr). Zusätzlich wird aufgeführt, welche Schallschutzmaßnahmen mit diesen Mitteln realisiert wurden.

Jahr	Ausgaben in Mio. Euro	Lärm- schutz- wand	Lärm- schutz- wall	Offenpori- ger Asphalt	Lärmtechn. Opt. Aspphalt aus SMA LA8	Lärmarmer Gussasphalt	Schall- schutz- fenster	Schall- dämmflü- ter
2021	26,6	7	1	4	4	1	31	18
2022	11,0	3	1	1	0	0	82	3
2023	23,7	8	0	1	0	0	105	30
2024	34,9	13	3	2	2	0	51	62
Gesamt	96,2	31	5	8	6	1	269	113

Die jährlich vom Bund für die Lärmsanierung an Bundesautobahnen bereitgestellten Mittel in Höhe von 40 Mio. Euro sind in den vergangenen Jahren zum Teil nicht ausgeschöpft worden. Im Jahr 2024 konnten die Mittel allerdings weitgehend ausgeschöpft werden.

Die Auswahl der Streckenabschnitte für Lärmsanierungsmaßnahmen basiert laut Information der Autobahn GmbH des Bundes auf folgenden Schwerpunkten:

- Ergänzende Lärmsanierungsmaßnahmen bei Aus- und Umbaumaßnahmen, die nicht oder nur teilweise unter die Lärmvorsorge fallen;
- Neue oder verbesserte Lärmsanierungsmaßnahmen bei Erhaltungsmaßnahmen (z. B. Einsatz lärm mindernder Straßenoberflächen, Erweiterung bereits vorhandener Lärmschutzanlagen);
- Neue oder verbesserte Lärmsanierungsmaßnahmen im Zuge der Brückenersatzneubauten, die (in der Regel) nicht unter die Lärmvorsorge fallen (z. B. neue/höhere Lärmschutzwände auf den Brücken);
- Lärmsanierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Erweiterung von Rastanlagen (z. B. Lärmschutzwälle/-wände zum Schutz der Lkw-Stellplätze sowie der Anwohner in unmittelbarer Nähe von Rastanlagen);
- Lärmsanierungsmaßnahmen an hochbelasteten Streckenabschnitten (Lärmbrennpunkte), die den Niederlassungen und Außenstellen der Autobahn GmbH in der Regel bereits bekannt sind.

8. Wann wird das Bundesministerium für Verkehr (BMV) den laut § 2 Absatz 4 Satz 1 der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) spätestens im Jahre 2025 vorzulegenden Bericht über die Durchführung der Verordnung, der laut Bericht des BMV an die Bundesverkehrsministerkonferenz (vom 11. September 2025) noch für dieses Jahr angestrebt ist, vorlegen?

9. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die von den mit der Evaluierung beauftragten externen Forschungsnehmern empfohlene „Absenkung der Auslöseschwelle und Reduzierung der Immissionsgrenzwerte“ (ebd.) umzusetzen, und plant die Bundesregierung in der laufenden Legislaturperiode die Angleichung der Schwellenwerte für Lärmsanierung an die Schwellenwerte für Lärmvorbeugung im Neu- und Ausbau, spezifiziert in § 2 Absatz 1 16. BImSchV, wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?
10. Welche (weiteren) Maßnahmen wird die Bundesregierung zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes in der laufenden Legislaturperiode umsetzen, wann sollen sie wie umgesetzt werden, und wenn keine, warum nicht?

Die Fragen 8 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bewertung der Vorschläge aus dem Forschungsvorhaben zur Evaluierung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sowie die Abstimmung von Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes ist noch nicht abgeschlossen. Die Berichterstattung über die Durchführung der 16. BImSchV erfolgt nach Abschluss dieses Prozesses.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.