

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Diana Golze, Karin Binder, Roland Claus, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/12761 –**

Verbesserung der Lärmsanierung an Bundesautobahnen

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach der EU-Umgebungsärmrichtlinie mussten bis zum 30. Juni 2007 für besonders stark von Lärm belastete Verkehrswege und Ballungsräume Lärmkarten erstellt werden und bis zum 18. Juli 2008 Aktionspläne, in denen insbesondere Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastungen aufgeführt werden. Anders als die EU-Luftreinhalterichtlinie sieht die EU-Umgebungsärmrichtlinie aber keine echten Grenzwerte vor, die zur Aufstellung eines Aktionsplans verpflichten. Bei der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht hat es die Bundesregierung zudem versäumt, den EU-rechtlichen Spielraum zur Vorgabe bundesweit einheitlicher Auslösewerte zu nutzen. Maßgeblich sind daher diverse fachliche Einzelbestimmungen im Immissionsschutzrecht, dem Verkehrsrecht und dem Baurecht. Dieser Flickenteppich unterschiedlichster Bestimmungen mit erheblich voneinander abweichenden Werten, teils als echte Grenzwerte, teils in Form von Auslöswerten, erschwert die Lärmaktionsplanung erheblich.

Das Fehlen echter gesetzlicher Vorgaben zur Lärmsanierung führt unter anderem dazu, dass Kommunen, die im Zuge der Lärmaktionsplanung Lärmschutzmaßnahmen an Verkehrswegen durchführen wollen, keine Handlungsmöglichkeiten haben, wenn der Verkehrsweg nicht in ihrer Baulast liegt. Die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR97) legen zwar Grenzwerte für die Lärmsanierung fest, die Maßnahmen werden aber als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt. Beabsichtigt eine Kommune, den Lärm an einer Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes zu reduzieren, bleibt ihr nur die Möglichkeit, an den Bund als Baulastträger zu appellieren, freiwillig Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen. Die Bundesregierung kann aufgrund fehlender Rechtsgrundlagen nicht verpflichtet werden, Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen. Dies beeinträchtigt die Wirksamkeit der Lärminderungsplanung erheblich.

Dennoch sieht die Bundesregierung bei der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen nur noch geringen Sanierungsbedarf. Dies liegt aber daran, dass die Grenzwerte der Lärmsanierung sehr hoch sind und erheblich über denen lie-

gen, die beim Neu- und Ausbau von Straßen zulässig sind. Dazu heißt es im „Nationalen Verkehrslärmschutzpaket“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vom 2. Februar 2007 auf Seite 9: „Langfristig kommt eine Annäherung der Grenzwerte für die Lärmsanierung an die wesentlich strengeren Vorsorgegrenzwerte für Aus- und Neubaumaßnahmen in Betracht. Die Unterschiede betragen bei Straßen bis zu 13 dB(A). Eine Gleichbehandlung aller Lärmbetroffenen nur an Bundesautobahnen erfordert allerdings zusätzliche Investitionen von 100 Mio. Euro/Jahr.“

1. Würde es die Bundesregierung begrüßen, wenn es verbindliche und EU-weit einheitliche Lärmgrenzwerte gäbe, die einen Anspruch auf Lärmsanierung begründen würden?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wie setzt sich die Bundesregierung dafür aktiv auf EU-Ebene ein?

Die Bundesregierung hält eine EU-weite Vereinheitlichung von Immissionsgrenzwerten beim Verkehrslärm für problematisch.

Mit den im Straßenbauplan (Anlage zu Kapitel 1210 des Bundeshaushalts) an entsprechender Stelle dargestellten Sanierungswerten für die Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen liegen in Deutschland bereits Lärmgrenzwerte vor, die den Anwohnerinnen/Anwohnern an Bundesfernstraßen zwar keinen Anspruch auf Lärmsanierung vermitteln, aber doch im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel einen Anspruch auf Gleichbehandlung bei der Lärmsanierung. Auch bei der Festlegung einheitlicher EU-Lärmgrenzwerte für die Lärmsanierung an öffentlichen Straßen in der Europäischen Union könnten die konkreten Gegebenheiten, wie sie auch in anderen Mitgliedstaaten vorliegen, nicht ignoriert werden. Von daher wäre nicht zu erwarten, dass solche EU-Lärmgrenzwerte einen weitergehenden Anspruch vermitteln würden, zumal fraglich wäre, ob diese Werte anspruchsvoller sein könnten als die deutschen Werte.

2. Warum hat die Bundesregierung darauf verzichtet, verbindliche und einheitliche Lärmgrenzwerte für die Lärmaktionsplanung vorzugeben?

Die Lärmaktionsplanung nach § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) entspricht eins zu eins den Vorgaben des Artikels 8 der EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG). In dem seinerzeit von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie waren zusätzlich auch Schutzziele für die Aktionsplanung angegeben. Die noch im Gesetzesbeschluss enthaltene Regelung ist im Vermittlungsausschuss gestrichen worden. Auch Ermächtigungen, durch Rechtsverordnung Zielwerte für die Aktionsplanung sowie Kriterien für die Erforderlichkeit der Aufstellung von Aktionsplänen vorzugeben, sind gestrichen worden. Für die Einleitung eines Aufstellungsverfahrens kommt es nunmehr allein darauf an, ob im Sinne des § 47d Absatz 1 Satz 1 BImSchG Lärmprobleme und Lärmauswirkungen vorliegen. Die für die Lärmaktionsplanung zuständigen Gemeinden oder nach Landesrecht zuständigen Behörden können somit eine Planung durchführen, ohne dass Lärmgrenzwerte erreicht oder überschritten sind. Für Gemeinden liegt hierin also auch eine Chance.

3. Wie viel Mittel aus den beiden Konjunkturpaketen, die eine deutliche Erhöhung der Investitionsmittel für Bundesfernstraße vorsehen, kommen als zusätzliche Maßnahmen dem Lärmschutz an Bundesfernstraßen zugute (Angaben bitte absolut und in Prozent der gesamten zusätzlichen Mittel für Bundesfernstraßen)?

Im Konjunkturpaket II sind Mittel in Höhe von 850 Mio. Euro für die Bundesfernstraßen vorgesehen. Davon stehen 100 Mio. Euro projektbezogen für die Bereitstellung zusätzlicher Parkflächen für Lkw auf Rastanlagen der Bundesautobahnen unter Berücksichtigung der Interessen der Anwohner an einem verbesserten Lärmschutz bereit. In welcher Höhe diese Mittel für den Lärmschutz eingesetzt werden, kann erst nach Auslaufen des Konjunkturpakets II Ende 2011 angegeben werden. Vergleichbares gilt für den Lärmschutz im Zusammenhang mit dem Bau von Bundesfernstraßen.

4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket genannte erforderliche Summe von 100 Mio. Euro jährlich zur erheblichen Senkung der Lärmemissionen durch Bundesautobahnen angesichts der in jüngster Zeit beschlossenen Ausweitung der Investitionen eine grundsätzlich zu bewältigende Investitionssumme darstellt (bitte begründen)?

Die im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket genannte zusätzliche Investition von 100 Mio. Euro pro Jahr bezieht sich ausschließlich auf Autobahnen. Neben Mehrausgaben für Lärmschutz an Autobahnen würden zusätzlich solche für Lärmschutz an Bundesstraßen erforderlich sein, weil eine Absenkung der Grenzwerte sich für beide auswirkt. Hierdurch würde sich insgesamt eine Ausgabensteigerung ergeben, die zum einen nicht exakt bezifferbar ist und zum anderen einer politischen Entscheidung bedarf.

5. Plant die Bundesregierung eine Absenkung der Grenzwerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen?

Wenn ja, wann, und wie?

Wenn nein, warum nicht?

Nach dem Nationalen Verkehrslärmschutzpaket, das am 2. Februar 2007 vorgestellt wurde, „kommt eine Annäherung der Grenzwerte für die Lärmsanierung an die wesentlich strengeren Vorsorgegrenzwerte für Aus- und Neubaulmaßnahmen langfristig in Betracht“. Um die Voraussetzungen für eine solche Annäherung zu verbessern, sind die Mittel für eine Abarbeitung des bestehenden Sanierungsbedarfs an Bundesfernstraßen ab dem Bundeshaushalt 2007 auf 50 Mio. Euro pro Jahr verdoppelt worden.

6. Würde eine Änderung der Richtlinien des BMVBS für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR97) automatisch gleichermaßen für Bundesautobahnen wie für Bundesstraßen gelten, oder wären getrennte Regelungen möglich (bitte begründen)?

Die VLärmSchR 97 gelten gleichermaßen für Bundesautobahnen wie für Bundesstraßen. Bei einer Änderung der Richtlinien wäre eine Differenzierung zwischen Bundesstraßen und Bundesautobahnen, wohl auch aus Sicht Lärmbetroffener, nicht sinnvoll.

7. Würde eine Absenkung der Grenzwerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen direkt oder indirekt Auswirkungen auf das Erfordernis der Lärmsanierung an Straßen, die sich nicht in der Baulast des Bundes befinden, haben?

Wenn ja, welche, und warum?

Als Folge einer Absenkung der Sanierungswerte wäre zu erwarten, dass andere Baulastträger angeregt werden, ebenfalls Lärmsanierung zu betreiben bzw. eigene Grenzwerte abzusenken.

8. Wie hoch wären in etwa die jährlichen Kosten des Bundes, würden die Grenzwerte für die Lärmsanierung an Bundesstraßen – wie im „Nationalen Verkehrslärmschutzpaket“ angekündigt – auf das Niveau der Grenzwerte für den Neu- und Ausbau gesenkt?

Die jährlichen Kosten sind abhängig von der Anzahl der durchzuführenden Maßnahmen und dem dafür angesetzten Zeitraum. Im Jahr 2003 wurde der Investitionsbedarf auf ca. 200 Mio. Euro pro Jahr über einen Zeitraum von 20 Jahren geschätzt.

9. Sieht es die Bundesregierung als sinnvoll an, dass nach gängiger Rechtsauffassung lärmschutzrechtliche Maßnahmen im Straßenverkehr abgelehnt werden, wenn sie eine Senkung des Lärmpegels um bis zu 3 dB(A) bewirken?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, was gedenkt die Bundesregierung zu unternehmen, um den Lärmschutz im Straßenverkehr zu verbessern?

10. Plant die Bundesregierung eine Änderung der Lärmschutzrichtlinien StV?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, was genau soll wann geändert werden?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die neuen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien StV) des BMVBS, die ursprünglich aus dem Jahr 1981 stammen, sind nach einem umfangreichen Abstimmungsprozess in der Verkehrsministerkonferenz im Jahr 2007 im Verkehrsblatt bekannt gegeben worden. Dabei wurden zum einen die aktuellen Lärmsanierungswerte für Bundesfernstraßen übernommen. Zum anderen wurde das 3 dB(A)-Kriterium in Anpassung an die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) modifiziert und eine Aufrundungsregel entsprechend dem für die Lärmvorsorge entwickelten Berechnungsverfahren nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) eingeführt. Dies bedeutet, dass jetzt bereits ab einem Pegel von 2,1 dB(A) auf 3 dB(A) aufzurunden ist und schon ab einer berechneten Differenz von 2,1 dB(A) zum vorhergehenden Berechnungsergebnis straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet sein können. Somit wurden die Auslöseschwellen herabgesetzt.

Es bedarf stets einer umfangreichen Abwägung der Umstände des Einzelfalls (z. B. auch hinsichtlich der besonderen Verkehrsfunktion der Straße), welche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm in Betracht kommen. Für eine Verbesserung des Verkehrslärmschutzes sind auch geeignete technische oder infrastrukturelle Maßnahmen von Bedeutung.