



# HESSISCHER LANDTAG

06. 01. 2014

## Kleine Anfrage

der Abg. Karin Müller (Kassel) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)  
vom 13.11.2013

betreffend Anordnung einer straßenverkehrsrechtlichen  
Lärmschutzmaßnahme an Autobahnen im Rahmen der  
Lärmsanierung

und  
Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

### Vorbemerkung der Fragestellerin:

Es ist zwar klar, dass Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen vom Bund als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt werden, jedoch kann auf Autobahnen, Kraftfahrstraßen und Autobahnähnlichen Straßen im Bereich von Wohnbebauung und bei Richtwertüberschreitungen, auch die Anordnung eines Tempolimits zur Vermeidung von Lärmpegelspitzen und somit als Lärmschutzmaßnahme geeignet sein.

### Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm sind der Gefahrenabwehr zuzurechnen. Die Straßenverkehrs-Ordnung ist eine Gefahrenabwehrovorschrift. Hiervon zu unterscheiden ist die Lärmsanierung, bei der die Baulasträger auf Grundlage haushaltsrechtlicher Vorgaben auf freiwilliger Basis bauliche Maßnahmen zum aktiven oder passiven Schallschutz an bestehenden Straßen durchführen. Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist deshalb nicht der Lärmsanierung zuzurechnen.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Warum nutzt die Landesregierung ihren Gestaltungsspielraum in den Fällen nicht aus, in denen unter bestimmten Voraussetzungen die Anordnung eines Tempolimits aus Lärmschutzgründen auch dann angeordnet werden kann, wenn die zu erreichende Lärmpegelminderung von 2,1 dB (A) durch Geschwindigkeitsbeschränkung rechnerisch nicht erreichbar ist?
- Frage 2. Warum erwähnt das Hessische Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (HMWVL) bei entsprechenden Stellungnahmen nicht die Tatsache, dass entsprechend den Punkten 2.3 und 3.3 b der Lärmschutz RL-StV, die Anordnung eines entsprechenden Tempolimits auch dann in Betracht kommen kann, wenn, unter bestimmten Voraussetzungen, die mindestens zu erreichende Lärmpegelminderung von 2,1 dB (A) durch Geschwindigkeitsbeschränkung rechnerisch nicht erreichbar ist und warum weist stattdessen das Hessische Ministerium für Wirtschaft und Verkehr bei entsprechenden Stellungnahmen immer wieder darauf hin, dass, um ein Tempolimit aus Lärmschutzgründen anordnen zu können, neben der Überschreitung bestimmter Richtwerte, zusätzlich die Maßnahme dazu geeignet sein muss, eine Lärmpegelminderung von mindestens 3 dB (A) zu erreichen, obwohl diese Aussage, entsprechend den Punkten 2.3 und 3.3 b der Lärmschutz RL-StV, unzutreffend ist?
- Frage 3. Wann und unter welchen Bedingungen würde das HMWVL die Punkte 2.3 und 3.3 b der Lärmschutz RL-StV anwenden?
- Frage 4. Ab welchen Richtwertüberschreitungen würde das HMWVL die Punkte 2.3 und 3.3 b der Lärmschutz RL-StV anwenden?

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

Gemäß Abschnitt 1.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV ist bei der Würdigung, ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen, auf alle Umstände des Einzelfalls abzustellen. Eine Beantwortung dieser Fragen ist deshalb nur einzelfallbezogen möglich. In diesem Zusammenhang ist jedoch insbesondere von Bedeutung, dass der erwähnte Punkt 3.3b der besonderen Verkehrsfunktion von Autobahnen, Kraftfahrstraßen und autobahnähnlichen Straßen Vorrang einräumt und festlegt, dass die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen neben den in vorstehenden Fragen genannten Aspekten überdies Wohnbebauung erheblichen Umfangs voraussetzt.

Vor dem Hintergrund des Umfangs der zwischenzeitlich umgesetzten Lärmsanierungen ist an Autobahnen und autobahnähnlichen Bundesstraßen im Bereich von Wohnbebauung erheblichen Umfangs in der Regel keine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV mehr festzustellen. Soweit im Rahmen von Prüfungen aufgrund von Anträgen auf straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgestellt wird, dass die - niedrigeren - Auslöswerte der Lärmsanierung erreicht werden, erfolgt die Prüfung und ggf. Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen. Diese bieten den Lärmbetroffenen nachhaltigere Entlastung als straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen und schränken die Straßen nicht in ihrem bestimmungsgemäßen Gebrauch ein.

Damit entspricht die Landesregierung der Vorgabe aus Abschnitt 1.4 der Lärmschutz-Richtlinien-StV, wonach straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden und kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen sein sollen.

Frage 5. Wie sieht die Landesregierung ihre Rolle bzw. Aufgabe hinsichtlich Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm an bestehenden Bundesfernstraßen im Rahmen der Lärmsanierung?

Die Landesregierung trägt dafür Sorge, dass die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bestmöglich eingesetzt werden, um die Bevölkerung vor Verkehrslärm zu schützen, der von bestehenden Bundesfernstraßen ausgeht. Soweit der Bund Träger der Straßenbaulast für Bundesfernstraßen ist, werden Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen nach den Vorgaben des Bundes aus dem Bundeshaushalt finanziert. Sie werden vom Land auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen und der verwaltungsinternen Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) durchgeführt. Danach kann aktiver oder passiver Schallschutz gewährt werden, wenn bestimmte, nach der Schutzbedürftigkeit der Baugebiete und besonderen Anlagen (wie Krankenhäuser oder Schulen) differenzierende Auslöswerte überschritten werden. Die maßgeblichen Auslöswerte hat der Deutsche Bundestag mit dem Bundeshaushaltsgesetz 2010 um 3 dB(A) abgesenkt.

Frage 6. Gibt es vom Land Hessen, abgesehen von der Lärminderungsplanung, ein Lärmschutzprogramm gegen Straßenverkehrslärm an bestehenden Bundesfernstraßen im Rahmen der Lärmsanierung?

Vorgenommene Maßnahmen wurden im Rahmen einer von Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement erstellten Dringlichkeitsreihung im Rahmen der bestehenden Ressourcen untersucht und abgewickelt. Dabei wurden die im Rahmen der Lärmaktionsplanung identifizierten Schwerpunkte unter Beachtung der im Bundeshaushalt 2010 erstmals herabgesetzten Auslöswerte herangezogen und konkrete Anträge Dritter auf Überprüfung der Lärmsituation im Hinblick auf die Möglichkeit zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen überprüft.

Frage 7. Welche Mittel, unabhängig von möglichen Bundesmitteln, stellt das Land Hessen für Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen zum Schutz der Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm zur Verfügung?

Frage 8. Welche eigenen Lärmschutzmaßnahmen plant die Landesregierung an Bundesfernstraßen im Rahmen der Lärmsanierung unabhängig vom Auftrag des Bundes?

Frage 9. In welcher Größenordnung bewegen sich die Haushaltsmittel, die dem Land Hessen für die Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen zur Verfügung stehen?

Die Fragen 7 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vom Land Hessen werden keine Landesmittel zur Finanzierung von Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen zur Verfügung gestellt. Nach Art. 104a, b des Grundgesetzes finanzieren Bund und Länder ihre jeweiligen Aufgaben selbst. Deshalb werden Landesmittel lediglich für die Lärmsanierung an bestehenden Landesstraßen in der Baulast des Landes eingesetzt. Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sind ausschließlich vom Bund zu finanzieren.

Frage 10. Welche finanziellen Mittel werden vom Land Hessen für die Umsetzung von lärm-mindernden Maßnahmen der Lärmaktionsplanung, Teilplan Straßenverkehr, bereitgestellt?

Die Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen wurden vom Land Hessen im Rahmen der Auftragsverwaltung und an bestehenden Landesstraßen bedarfsorientiert und zweckgebunden durchgeführt. Dabei wurden - wie in der Antwort zu Frage 6 ausgeführt - auch die in der Lärmaktionsplanung identifizierten Lärmbrennpunkte unter Beachtung der im Bundeshaushalt 2010 erstmals herabgesetzten Auslösewerte herangezogen.

So wurden in den Jahren 2011 und 2012 an Bundesmitteln 2,6 Mio. € und 1,8 Mio. € verausgabt (siehe Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung).

An bestehenden Landesstraßen in Ortsdurchfahrten wurden Eigentümern zu schützender baulicher Anlagen 2011 17.000 € und 2012 18.000 € an Aufwendungen für notwendige passive Schallschutzmaßnahmen erstattet.

Wiesbaden, 16. Dezember 2013

In Vertretung:  
**Steffen Saebisch**