

**Kleine Anfrage****Marius Weiß (SPD) vom 15.10.2020****Absenkung der Auslösewerte zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen****Vorbemerkung Fragesteller:**

Mit Datum vom 27. Juli 2020 wurden die Obersten Straßenbaubehörden der Länder vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur angeschrieben und darüber informiert, dass die Auslösewerte für die Lärmsanierung abgesenkt werden. Damit wurde ein Vorhaben aus dem Koalitionsvertrag der Großen Koalition umgesetzt. Konkret werden die Auslösewerte dadurch wie folgt abgesenkt:

- an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten auf 64 dB(A) am Tag und 54 dB (A) in der Nacht.
- in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten auf 66 dB(A) am Tag und 56 dB(A) in der Nacht.
- in Gewerbegebieten auf 72 dB(A) am Tag und 62 dB(A) in der Nacht.
- auf Rastanlagen (für LKW-Fahrer) auf 65 dB(A) in der Nacht.

In diesem Zusammenhang bat der Bundesverkehrsminister die Länder, ihm eine Auflistung der abgeschlossenen, zurzeit in Realisierung befindlichen und geplanten Lärmsanierungsprojekte an Bundesfernstraßen in den jeweiligen Bundesländern bis zum 30. September 2020 vorzulegen.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Die Lärmsanierung an bestehenden Straßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes Hessen wird als freiwillige Leistung auf Grundlage der jeweiligen haushaltsrechtlichen Regelungen durchgeführt. Sie umfasst bauliche aktive Maßnahmen wie etwa die Errichtung von Lärmschutzwänden oder den Einbau von lärmindernden Straßendeckenbelägen sowie passive Maßnahmen wie z.B. den Einbau von Lärmschutzfenstern und kommt dem Grunde nach in Betracht, wenn die Lärmimmissionen aus dem Straßenverkehr im Einzelfall die jeweiligen Auslösewerte für die Lärmsanierung überschreiten.

Der Bund hat mit Schreiben vom 27. Juli 2020 die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes zum 1. August 2020 für Gebiete mit regelmäßiger Wohnnutzung einheitlich um 3 dB(A) auf die in der Vorbemerkung des Fragestellers genannten Werte herabgesetzt. Das Land Hessen hat diese Absenkung – zuletzt in der Verkehrsministerkonferenz am 9./10. Oktober 2019 in Frankfurt am Main – gefordert.

Bereits mit dem Haushaltsplan 2018/2019 hat der Hessische Landtag auf Initiative der Landesregierung die Lärmsanierungswerte an Landesstraßen, deren Baulast das Land Hessen trägt, um jeweils 3 dB(A) auf einheitlich 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts in Gebieten mit regulärer Wohnnutzung abgesenkt. Damit sind die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Landes Hessen im Hinblick auf Kern-, Dorf- und Mischgebiete im Vergleich zu den entsprechenden Auslösewerten des Bundes immer noch um 2 dB(A) niedriger. Im Übrigen entsprechen die Auslösewerte des Landes Hessen denen des Bundes (mit der Ausnahme, dass eine Lärmsanierung auf Raststätten entlang von Landesstraßen in Baulast des Landes Hessen mangels Praxisbezug nicht vorgesehen ist).

Die Prüfung, ob die Auslösewerte für die Lärmsanierung im Einzelfall überschritten sind, hat anhand einer Lärmberechnung nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (Ausgabe 1990, RLS-90) zu erfolgen. Der Bund hat angekündigt, die überarbeiteten Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (Ausgabe 2019, RLS-19) für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes einzuführen, sobald deren rechtliche Einführung für die gesetzliche Lärmvorsorge abgeschlossen sei. Die Landesregierung beabsichtigt, im Hinblick auf die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Landes Hessen analog vorzugehen. Das Bundesratsverfahren zur Zweiten Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) ist abgeschlossen (BR-Drucks. 274/20). Derzeit steht die Verordnungsverkündung durch die Bundesregierung aus.

Gemäß der Begründung der Zweiten Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes führt die Anwendung der RLS-19 gegenüber der Anwendung der RLS-90

- bei Bundesautobahnen zu durchschnittlich rund 2 dB(A),
- bei außerörtlichen Bundesstraßen zu durchschnittlich rund 1 dB(A) und
- bei außerörtlichen Landes- und Kreisstraßen zu durchschnittlich rund 3 dB(A) höheren Lärmimmissionen.

Demgegenüber führt die Anwendung der RLS-19 im Vergleich zur Anwendung der RLS-90 bei innerörtlichen Straßen in der Berechnung zu durchschnittlich rund 2 dB(A) geringeren Lärmimmissionen.

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

Frage 1. Wie bewertet die Landesregierung diese Absenkung der Auslösewerte zur Lärmsanierung?

Die Landesregierung begrüßt die erfolgte Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes. Allerdings wäre es unter Lärmschutzgesichtspunkten sachgerechter gewesen, wenn der Bund die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete auf das hessische Niveau abgesenkt hätte. Es ist nicht nachvollziehbar, warum betroffene Anwohnerinnen und Anwohner in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten, in denen eine regelmäßige Wohnnutzung ebenso zulässig ist, schlechter gestellt werden als Lärmbetroffene etwa in reinen und allgemeinen Wohngebieten. Vor dem Hintergrund der großen Unterschiede zwischen den (bisherigen) Bundesauslösewerten der Lärmsanierung und den Grenzwerten der Lärmvorsorge wurde von Seiten des Landes Hessen bislang (u. a. im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz am 9./10. Oktober 2019 sowie letztmalig im Rahmen der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiterinnen und -abteilungsleiter (GKVS) am 4./5. März 2020) als erster vordringlicher Schritt eine generelle Absenkung der Bundesauslösewerte der Lärmsanierung an die Grenzwerte der Lärmvorsorge gefordert.

Frage 2. Welche abgeschlossenen, zurzeit in der Sanierung befindlichen und geplanten Lärmsanierungsprojekte in Hessen wurden dem Bundesverkehrsministerium auf dessen Bitte hin übermittelt?

Das Land Hessen hat dem Bund auf dessen Bitte in seinem Schreiben vom 27. Juli 2020 die abgeschlossenen, zurzeit in Realisierung befindlichen sowie die geplanten Lärmsanierungsprojekte entlang von Straßen in der Baulast des Bundes am 28. September 2020 übermittelt.

Allerdings wurden im Hinblick auf die abgeschlossenen und derzeit in Realisierung befindlichen Lärmsanierungsprojekte nur die passiven Schallschutzmaßnahmen mitgeteilt. Auf deren Benennung und detaillierte tabellarische Auflistung wird aus Gründen des Umfangs (254 Seiten) an dieser Stelle verzichtet. Die abgeschlossenen Lärmsanierungsprojekte, in deren Rahmen aktive Maßnahmen umgesetzt werden konnten, sind dem Bund vor dem Hintergrund der hierzu seitens der Länder jährlich zu erfolgenden Meldungen bekannt:

2014:

- BAB 66 Bad Soden-Salmünster: Lärmsanierung; Teilerneuerung Lärmschutzwand (Länge ca. 90 m),
- B 426 Darmstadt-Eberstadt: Lärmsanierung; Lärmschutzwand (Länge: ca. 33 m).

2015:

Im Jahr 2015 wurden in Hessen keine aktiven Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes realisiert.

2016:

- BAB 67 Lorsch: Lärmsanierung; Erneuerung des offenporigen Asphalts,
- B 27 Fulda/Lehnerz: Lärmsanierung; Errichtung einer Lärmschutzwand (Länge: ca. 325 m).

2017:

Im Jahr 2017 wurden in Hessen keine aktiven Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes realisiert.

2018:

- BAB 7 Uttrichshausen: Lärmsanierung; Anbringung von sogenannten „Lärmspoilern“ (Wandaufsatz zur Steigerung der schalltechnischen Wirksamkeit einer Lärmschutzwand) im Zuge eines Pilotprojekts.

2019:

- A 66 Wiesbaden (zwischen Schiersteiner Kreuz und Anschlussstelle Wiesbaden-Frauenstein): Lärmsanierung; Errichtung einer Lärmschutzwand (Länge: ca. 80 m).

2020 bzw. aktuell durchgeführte Lärmsanierungsprojekte:

Im Jahr 2020 wurden in Hessen keine aktiven Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes realisiert.

Zukünftig geplante Lärmsanierungsprojekte:

Im Hinblick auf die zukünftig geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes wurden dem Bund folgende Projekte benannt:

- BAB 7 Guxhagen-Hundsforth: Errichtung einer Lärmschutzwand (Länge: ca. 1.500 m),
- BAB 66 Frankfurt-Sossenheim: Errichtung einer Lärmschutzwand (Länge: ca. 300 m),
- B 8 Königstein: Errichtung einer Lärmschutzwand (Länge: ca. 285 m).

Bei der passiven Lärmsanierung handelt es sich um ein Antragsverfahren durch die Eigentümerinnen und Eigentümer betroffener Wohnimmobilien. Aus diesem Grund ist im Vorfeld nicht abschätzbar, in welcher Anzahl Anträge auf Lärmsanierung zukünftig gestellt und diesbezügliche Lärmschutzmaßnahmen tatsächlich durchgeführt werden.

Frage 3. An welchen konkreten Bundesfernstraßenabschnitten in Hessen sieht die Landesregierung durch die Absenkung der Auslösewerte die Chancen für eine Lärmsanierung jetzt erhöht?

Frage 4. Was wird die Landesregierung unternehmen, um diese neu entstandenen Chancen für Lärmsanierungsmaßnahmen umzusetzen und voranzutreiben?

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

Allgemein werden die abgesenkten Auslösewerte sowie die beabsichtigte Einführung der RLS-19 für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes dazu führen, dass Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung entlang von außerörtlichen Straßen erleichtert realisiert werden können. Die Frage, für welche konkreten Bereiche vor dem Hintergrund der geänderten bzw. zu ändernden rechtlichen Rahmenbedingungen die erstmalige Errichtung oder die Erweiterung bestehender Lärmschutzeinrichtungen dem Grunde nach in Betracht kommen, kann nur auf Grundlage einer für jeden Einzelfall vorzunehmenden Lärmberechnung nach RLS-19 beantwortet werden.

Für alle laufenden Lärmsanierungsverfahren, die noch nicht mit einer Baurechtsentscheidung abgeschlossen sind, hat das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement gebeten, ergänzend zu den teilweise bereits vorliegenden Lärmberechnungen nach RLS-90 eine Lärmberechnung nach RLS-19 anzufertigen. Die Landesregierung verfolgt hiermit das Ziel, das mittels der Lärmsanierung zu erreichende Lärmschutzniveau z. B. entlang der BAB 7 im Bereich Guxhagen-Hundsforth zu steigern. Im Rahmen dieses Projektes hat die Absenkung der Auslösewerte wahrscheinlich zur Folge, dass die geplante Lärmschutzwand auf dem Lärmschutzwall zum Schutz der Wohnbevölkerung weiter erhöht wird. Eine abschließende Aussage hierzu kann allerdings erst getroffen werden, wenn nach Einführung der RLS-19 eine neue Lärmberechnung erfolgt ist und das Verfahren entsprechend neu bewertet wurde.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Bund im Zuge der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung ab dem 1. Januar 2021 die alleinige Verantwortung für die Lärmsanierung an Bundesautobahnen hat. Die Bundesautobahnen werden demnach ab dem 1. Januar 2021 nicht mehr in Auftragsverwaltung durch die Länder, sondern in Bundesverwaltung geführt.

Frage 5. Wie unterscheiden sich die Auslösewerte zur Lärmsanierung von den Grenzwerten zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen?
In welchem Verhältnis steht die Lärmsanierung zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen?

Die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes stellt eine freiwillige Leistung auf haushaltsrechtlicher Grundlage zur Umsetzung von baulichen Lärmschutzeinrichtungen entlang bestehender Straßen dar.

Demgegenüber handelt es sich bei lärmschutzbedingten Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen um ordnungsrechtliche Maßnahmen mit Eingriffscharakter, die sich nach der bundesweit geltenden Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) richten. Hiernach dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der geschützten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Eine Gefahrenlage kann sich u. a. dadurch begründen, dass sich aufgrund der örtlichen Lärmimmissionen aus dem Straßenverkehr gesundheitliche Auswirkungen für die Anwohnerinnen und Anwohner nicht ausschließen lassen. Die Ausübung des Ermessens lenkt der Bund als Richtliniengeber zur Vermeidung von willkürlichen Entscheidungen und im Hinblick auf eine einheitliche Verwaltungspraxis insoweit, als er in den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) den zuständigen Straßenverkehrsbehörden Richtwerte vorgibt, bei deren Unterschreitung nach seiner Wertung der Verzicht auf lärmschutzbedingte Anordnungen in der Regel keinen Ermessensfehlgebrauch begründet.

Diese Richtwerte betragen:

- Für reine und allgemeine Wohngebiete 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht,
- für Kern-, Dorf- und Mischgebiete 72 dB(A) am Tag und 62 dB(A) in der Nacht sowie
- für Gewerbegebiete 75 dB(A) am Tag und 65 dB(A) in der Nacht.

Frage 6. Wird bei den Berechnungen zur Feststellung, ob die Auslösewerte zur Lärmsanierung und die Grenzwerte zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen erreicht werden auch auf die (aktuelleren) Ergebnisse automatischer Zählstellen zurückgegriffen oder erfolgt dies ausschließlich unter Verwendung der Ergebnisse der (manuellen) Zählung des Straßenverkehrs (zuletzt SVZ 2015)?

Hessen Mobil verwendet als Eingangsdaten für die Erstellung von Lärmberechnungen grundsätzlich die Ergebnisse der zuletzt durchgeführten alle fünf Jahre bundesweit stattfindenden Bundesverkehrszählung. Die letzte Bundesverkehrszählung fand im Jahr 2015 statt. Die für das Jahr 2020 vorgesehene Bundesverkehrszählung hat der Bund vor dem Hintergrund der SARS-Cov2-Pandemie und der damit einhergehenden nicht repräsentativen Verkehrssituationen auf das Jahr 2021 verschoben.

Bei den Ergebnissen der Bundesverkehrszählung handelt es sich um flächendeckend vorhandene und nach einheitlichen Kriterien erhobene Daten, die zudem über statistische Verfahren in ein aufeinander abgestimmtes und konsistentes Gesamtverkehrsmodell überführt werden. In die Bundesverkehrszählung gehen neben den manuellen Zählungen auch die Daten der punktuell im hessischen Straßennetz vorhandenen Zählschleifen ein. Insofern weist die Verwendung der Daten aus der Bundesverkehrszählung gegenüber der einzelfallbezogenen Erhebung von Verkehrsmengen deutliche praktische Vorteile auf und stellt im Hinblick auf die gebotene Gleichbehandlung einen einheitlichen Bewertungsmaßstab dar.

Sofern im Zuge der Erstellung von Lärmberechnungen im Datensatz der Bundesverkehrszählung Implausibilitäten (z.B. aufgrund von eingerichteten Baustellen zu der Zeit der Datenerhebung) festgestellt werden, greift Hessen Mobil im Einzelfall auf Zählschleifendaten oder individuelle Verkehrserhebungen zurück.

Wiesbaden, 22. Dezember 2020

In Vertretung:
Dr. Philipp Nimmermann