

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Schubert (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

**und**

**Antwort**

**des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr**

### **Lärmschutz an Straßen und Schienen**

Die **Kleine Anfrage 3613** vom 17. Dezember 2013 hat folgenden Wortlaut:

Verkehrslärm gehört zu den am stärksten empfundenen Lärmbelastungen, denen wir täglich ausgesetzt sind: 55 Prozent der Deutschen fühlen sich durch Straßenlärm belästigt. Die Umweltminister von Bund und Ländern setzen sich deshalb zum Beispiel für ein neues Lärmschutzrecht an Bahnstrecken ein. Auf ihrer Herbsttagung in Erfurt im November dieses Jahres forderten die Minister, künftig die Spitzenwerte bei der Bewertung des Lärms für Anwohner zu berücksichtigen. Bislang sei immer die durchschnittliche Lärmbelastung als Grundlage herangezogen worden, sagte Thüringens Minister für Landwirtschaft, Forsten, Umwelt und Naturschutz, Jürgen Reinholz, laut einer Pressemitteilung dazu.

Zudem möchte der Bundesrat den Lärmschutz an Straßen verbessern. Mit einer gemeinsamen Entschlie-ßung im Juli 2013 (vgl. Bundesratsdrucksache 458/13) bittet der Bundesrat die Bundesregierung, ein Finanzierungsprogramm zu schaffen, das die Kommunen in die Lage versetzt, die erforderlichen Lärmmin-derungsmaßnahmen in einem für die Betroffenen zumutbaren Zeithorizont zu verwirklichen.

Werden die für einen Bebauungsplan berechneten Lärmwerte überschritten, gelten für die gegebenenfalls nachträgliche Sanierung nur die niedrigeren Grenzwerte für den Bestand.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Straßen- und Schienentrassen in Thüringen wurden in den letzten zehn Jahren bisher mit Schallschutzmaßnahmen ausgestattet und welche Mittel wurden dabei von wem aufgewendet (bitte auflisten nach Orten und Finanzierung)?
2. Wurden oder werden an Straßen- und Schienentrassen in Thüringen Schallmessungen durchgeführt? Wenn ja, auf welcher rechtlichen Grundlage, wo und mit welchen Ergebnissen?
3. Wurden am Brückenbauwerk der Bundesstraße 19 zwischen Schwallungen und Breitungen Schallmes-sungen durchgeführt? Wenn ja, mit welchen Ergebnissen?
4. Warum wurde bislang die durchschnittliche Lärmbelastung an Straßen als Grundlage für die Installation von Schallschutzmaßnahmen herangezogen und nicht die Spitzen?
5. An welchen Straßen- und Schienenverbindungen sind die Lärmbelastungen in Thüringen besonders hoch?
6. Wie viele Haushaltsmittel stellt der Freistaat pro Jahr für Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung? An welcher Stelle bewegt sich damit der Freistaat im Ländervergleich?

7. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit hat einen maßgeblichen Einfluss auf die Entstehung von Verkehrslärm. Eine Reduzierung des Tempos von 50 auf 30 Kilometer/Stunde senkt die Lärmbelastung um die Hälfte. Verfolgt die Landesregierung ein Konzept, um mit Tempolimits auf Straßen die Lärmbelastungen in Städten und Gemeinden zu verringern?
8. Inwiefern hält die Landesregierung es für angemessen, dass nachträglich festgestellte Überschreitungen von berechneten Lärmwerten regelmäßig nur eine Sanierung nach Bestandsgrenzwerten erforderlich macht?

Das **Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 31. Januar 2014 wie folgt beantwortet:

Vorbemerkungen:

Im Rahmen des Lärmschutzes an Verkehrswegen wird grundsätzlich zwischen der Lärmvorsorge beim Bau und der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen und Schienenwege sowie der Lärmsanierung an bestehenden Straßen und Schienenwegen unterschieden.

Die Lärmvorsorge ist im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Bundesimmissionsschutzverordnung [BImSchV]) mit Berechnungsvorschriften und in der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) geregelt. Im Falle der Überschreitung der in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte (IGW) sind die Straßenbaulastträger und Betreiber der Schienenwege zu Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg (aktive Lärmschutzmaßnahmen) oder zu Lärmschutzmaßnahmen an den zu schützenden baulichen Anlagen (passive Lärmschutzmaßnahmen) oder zu Entschädigungszahlungen gesetzlich verpflichtet.

Nach § 3 der 16. BImSchV sind die Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 und für Schienen nach Anlage 2 zur 16. BImSchV zu berechnen. Lärmmessungen zur Feststellung der Lärmbelastung und zur Überprüfung von Schutzmaßnahmen sind somit rechtlich nicht zulässig.

Die Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen hingegen ist eine freiwillige Leistung, auf die kein Rechtsanspruch besteht und die im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel durchgeführt wird. Die Berechnung der Auslösewerte für die Lärmsanierung wird ebenfalls nach den Berechnungsvorschriften der 16. BImSchV durchgeführt.

Zu 1.:

Bereich Straße

Die bei der Lärmvorsorge anfallenden Ausgaben sind Bestandteil der Baukosten, werden jedoch im Bundes- und Landeshaushalt nicht gesondert ausgewiesen. Die Angaben zu den Bundesfernstraßen beruhen auf regelmäßigen gesonderten Ermittlungen der Straßenbauverwaltungen der Länder und des Bundes. Eine detaillierte Erfassung nach Orten existiert nicht. Für die übrigen öffentlichen Straßen (Kreis-, Gemeinde- und sonstige öffentliche Straßen) liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

Für die Lärmvorsorge an Bundesfernstraßen wurden in Thüringen in den Jahren 2003 bis 2012 folgende Ausgaben aufgewendet:

Jahr	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
in Millionen Euro	5,7	5,3	3,3	6,8	5,3	7,8	9,6	7,3	0,2	0,1

Für die Lärmvorsorge an Landesstraßen wurden in Thüringen in den Jahren 2003 bis 2012 folgende Ausgaben aufgewendet:

Jahr	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
in Tausend Euro	26,0	58,7	0	25,7	21,6	79,1	223,2	98,4	22,0	316,1

Für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen wurden in Thüringen in den Jahren 2003 bis 2012 folgende Ausgaben aufgewendet:

Jahr	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Millionen Euro	0,3	0,3	0,4	0,3	0,4	0,8	1,5	1,0	0,6	1,2

Für die Lärmsanierung an Landesstraßen wurden in Thüringen in den Jahren 2003 bis 2012 folgende Ausgaben aufgewendet:

Jahr	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
in Tausend Euro	36,8	59,9	68,9	40,1	59,8	116,7	65,7	87,8	84,3	171,5

#### Bereich Schiene

Lärmvorsorge und Lärmsanierung an Schienenstrecken der Bahn sind Aufgaben des jeweiligen Infrastrukturbetreibers. Aufsichts- und Genehmigungsbehörde ist das Eisenbahnbundesamt. Daher liegen der Landesregierung keine eigenen Informationen vor. Nach Angaben der Deutschen Bahn (DB) AG wurden in den vergangenen Jahren auf der Strecke Großheringen–Erfurt–Gerstungen Schallschutzmaßnahmen durchgeführt.

#### Zu 2.:

An Bundes- und Landesstraßen sowie an Schienenstrecken wurden und werden aufgrund der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen keine Schallmessungen durchgeführt. Zu Kreis-, Gemeinde- und sonstigen öffentlichen Straßen liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

#### Zu 3.:

Nein, es wird auf die Vorbemerkung sowie auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

#### Zu 4.:

Die Feststellung der Lärmbelastung erfolgt gemäß § 41 ff. BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV nach einer vorgeschriebenen Berechnungsmethode.

#### Zu 5.:

##### Bereich Straße

Lärmkartierungen für Bundes- und Landesstraßen werden durch die Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie (TLUG) erstellt. Eine entsprechende Lärmkarte kann auf der Internetseite des TLUG eingesehen werden ([http://www.tlug-jena.de/de/tlug/presse\\_und\\_service/download/](http://www.tlug-jena.de/de/tlug/presse_und_service/download/)).

##### Bereich Schiene

Lärmkartierungen für Bundesschienenwege werden durch das Eisenbahnbundesamt vorgenommen. Eine entsprechende Lärmkarte kann auf der Internetseite des Eisenbahnbundesamtes eingesehen werden ([www.eba.bund.de/DE/Home/\\_service\\_nodes/laerm/laermkartierung\\_node.html](http://www.eba.bund.de/DE/Home/_service_nodes/laerm/laermkartierung_node.html)).

#### Zu 6.:

##### Bereich Straße

Mittel für die Lärmvorsorge werden im Haushalt nicht gesondert eingestellt. Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

Für die Jahre 2011 bis 2014 wurden für die Lärmsanierung an bestehenden Landesstraßen folgende Mittel im Landeshaushalt eingestellt:

Jahr	2011 (Ist)	2012 (Ist)	2013 (vorläufiges Ist)	2014 (Soll)
Euro	84.300	171.478	106.405	90.000

Ein entsprechender Ländervergleich liegt der Landesregierung nicht vor.

## Bereich Schiene

Der Ausbau der Bundesschienenwege einschließlich der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen und deren Finanzierung obliegt gemäß § 8 Schienenwegeausbaugesetz dem Bund. Im Landeshaushalt werden daher für Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen keine Mittel eingestellt.

## Zu 7.:

Die in der Fragestellung getroffene Aussage zu einer Senkung der Lärmbelastung durch eine Geschwindigkeitsreduzierung kann von Seiten der Landesregierung nicht bestätigt werden. Mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h kann die Lärmemission in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten und dem vorhandenen Lkw-Anteil um 2,3 bis 2,7 dB(A) verringert werden. Vom Menschen wird jedoch erst eine Pegelabnahme um 10 dB(A) als eine Halbierung der Lautstärke wahrgenommen.

Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ergeben sich die Anordnungsvoraussetzungen aus der Straßenverkehrs-Ordnung (§ 45 StVO). Als Orientierungshilfe zur Überprüfung einer straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme sind die Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr heranzuziehen. Hierbei ist eine Prüfung des konkreten Einzelfalls erforderlich. Dabei sind neben dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit auch die unterschiedlichen Verkehrsfunktionen der Straße zu berücksichtigen. Die in den Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr genannten Lärmpegel stellen dabei lediglich Richtwerte und keine Grenzwerte dar.

Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll mindestens eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden. Bei der Berechnung der Wirkung einer Maßnahme ist die Differenz der Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahme und dem Zustand mit Maßnahme aufzurunden. Dies bedeutet, dass schon ab einer Differenz von 2,1 dB(A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet sein können.

Da in Thüringen diese Regelungen regelmäßig zur Anwendung kommen, wird von Seiten der Landesregierung kein gesondertes Konzept verfolgt.

## Zu 8.:

Eine Lärmberechnung erfolgt beim Neu- bzw. Ausbau von öffentlichen Straßen und Schienenwegen. Der Landesregierung ist kein Fall bekannt, bei dem die der Verkehrslärmberechnung für die Lärmvorsorge zugrunde gelegten Prognosen erreicht bzw. überschritten worden sind.

Carius  
Minister