



Joachim Herrmann, MdL

Bundesminister des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
Herrn Wolfgang Tiefensee  
Postfach 20 01 00  
53170 Bonn

Zukunft Bauen  
Bayern

**K O P I E**

München, 30. Juli 2009  
IID9-4381-001/09

### **Absenkung der Grenzwerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen**

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

infolge der starken Verkehrssteigerungen in den vergangenen Jahren, verbunden mit einer erheblichen Zunahme der Lärmemissionen und einer Erhöhung der Sensibilität der Bevölkerung gegenüber Straßenverkehrslärm, hat die Bedeutung des Lärmschutzes an Verkehrswegen erheblich zugenommen. Der Bund hat dem im Bereich der Bundesfernstraßen Rechnung getragen und zuletzt die Haushaltsansätze für die Lärmsanierung verdoppelt. Das begrüße ich sehr.

Die Praxis zeigt nun aber, dass die verfügbaren Mittel bundesweit oft nicht wie gewünscht umgesetzt werden können. Ursache ist, dass bei den gegenwärtigen Grenzwerten für die Lärmsanierung nur noch wenig Handlungsmöglichkeiten bestehen, obwohl Handlungsbedarf zur Verbesserung des Lärmschutzes gegeben ist. Ich schlage deshalb vor, die Grenzwerte für Lärmsanierung deutlich abzusenken und damit die Möglichkeiten zur Verbesserung des Lärmschutzes an

bestehenden Bundesfernstraßen generell zu erweitern. Um den nach meiner Überzeugung zu großen Unterschied von bis zu 13 dB(A) zwischen Lärmvorsorge und Lärmsanierung zu mildern, halte ich eine Absenkung der Lärmsanierungsgrenzwerte um 5 dB(A) für geboten.

Für eine solche Absenkung spricht auch, dass die Tagesgrenzwerte für Wohngebiete mit 65 dB(A) sich dann an der Grenze orientieren würden, über der nach den Erkenntnissen aus der Lärmwirkungsforschung bei Dauerlärmbelastungen gesundheitliche Beeinträchtigungen möglich sind. Zum anderen ist die Absenkung auch dringend, weil mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur nachträglichen Lärmvorsorge (BVerwG-Urteil vom 07.03.2007) zwischen benachbarten Straßenanliegern ein eklatanter Unterschied bezüglich des Schutzniveaus vor Verkehrslärm entstehen kann, der sachlich nicht begründbar und politisch nicht vermittelbar ist.

Exemplarisch hierfür ist in Bayern die seit der EU-Osterweiterung besonders schwer betroffene BAB A 93 Regensburg – Weiden. Dort besteht ein rechtlicher Anspruch auf nachträgliche Lärmschutzmaßnahmen nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge wegen nicht voraussehbarer Lärmeinwirkungen auf Grund des BVerwG-Urteils vom 07.03.2007 zwar bei einzelnen Abschnitten. Unmittelbar angrenzende Streckenabschnitte erfüllen aber wegen verfahrensrechtlicher, für die Betroffenen jedoch kaum nachvollziehbarer Unterschiede einzelne Anspruchsvoraussetzungen nicht, mit der Konsequenz, dass diese nach den Grundsätzen der Lärmsanierung zu behandeln sind und damit trotz durchgehend sehr hohem Verkehrsaufkommen eklatante Ungleichbehandlungen der Straßenanlieger entstehen.

Über die Änderung der Grenzwerte für Lärmsanierung hinaus rege ich an, bei einer Neuregelung die Belange der Länder einzubeziehen und die Kommunen zu beteiligen, da die Regelwerke für den Bundesfernstraßenbau faktische Standards auch für den Straßenbau in deren Zuständigkeit setzen. Eine solche Beteiligung könnte z.B. im Rahmen einer Fortschreibung des Nationalen Verkehrslärmschutzpakets umgesetzt werden.

Mit freundlichen Grüßen