

Der Bundesminister des Innern

R 4 - 1132 - 3

Bonn, den 6. März 1970

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Verminderung oder Beseitigung unzumutbarer Lärmbelästigung durch den Straßenverkehr**

Bezug: **Kleine Anfrage der Abgeordneten Vehar, Dr. Müller-Hermann, Rawe, Lemmrich, Weber (Heidelberg), Berding und Genossen**
— Drucksache VI/412 —

Die obengenannte Kleine Anfrage beantworte ich namens der Bundesregierung wie folgt:

1. Reichen die gesetzlichen Bestimmungen aus, um zu verhindern, daß Baugebiete ausgewiesen werden, die bis in die Nähe von vielbefahrenen Bundesstraßen und Autobahnen heranreichen?

Der Bundesregierung ist bekannt, daß der motorisierte Straßenverkehr nicht selten eine erhebliche Lärmbelästigung für nahegelegene Wohnbauten mit sich bringt. Sie ist jedoch der Auffassung, daß die vorhandenen gesetzlichen Bestimmungen ausreichende Handhaben bieten, um zu verhindern, daß lärmempfindliche Baugebiete in unverträglichem Maße an vielbefahrene Bundesstraßen und Autobahnen heranwachsen.

Die einzelnen Baugebiete werden von den Gemeinden in Bauleitplänen (Flächennutzungs- und Bebauungsplänen) nach dem Bundesbaugesetz (BBauG) unter Anwendung der Baunutzungsverordnung ausgewiesen. Nach § 1 Abs. 4 BBauG haben sich diese Bauleitpläne u. a. nach den sozialen Bedürfnissen der Bevölkerung, ihrer Sicherheit und Gesundheit zu richten und den Wohnbedürfnissen der Bevölkerung zu dienen. Dabei sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

Die von den Gemeinden aufgestellten Bauleitpläne bedürfen nach §§ 6 und 11 BBauG der Genehmigung der höheren Verwaltungsbehörde des jeweiligen Landes. Die Genehmigung darf nicht erteilt werden, wenn die Bauleitpläne nicht der Vorschrift des § 1 Abs. 4 BBauG entsprechen, wobei gerichtlich in vollem Umfang nachprüfbar ist, ob der gemeindliche Bauleitplan das Ergebnis zutreffender Anwendung des § 1 Abs. 4 BBauG ist.

Die Bauleitpläne sind im übrigen nach § 1 Abs. 3 BBauG den Zielen der Raumordnung und Landesplanung anzupassen. Hierbei geht es jedoch um die Wahrung überörtlicher Zielsetzungen. Raumordnung und Landesplanung können daher naturgemäß selten dazu beitragen, einzelne in den Bauleitplänen vorgenommene Ausweisungen zu verhindern oder zu erschweren, soweit diese ausschließlich örtliche Bedeutung haben.

2. Wenn das nicht der Fall ist, welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um in Zusammenarbeit mit den Ländern zu erreichen, daß Baugebiete nur in ausreichender Entfernung von vielbefahrenen Bundesfernstraßen ausgewiesen werden?

Die Bundesregierung bleibt bemüht, obwohl die gesetzlichen Bestimmungen ausreichen, dem Gedanken des Schallschutzes generell mehr als bisher zum Durchbruch zu verhelfen. Sie wirkt dazu in einer Reihe von Gremien mit, die sich dieser Aufgabe widmen.

Es handelt sich dabei insbesondere um den Gemeinsamen Ausschuß des Bundes, der Länder und der kommunalen Spitzenverbände zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GA) sowie die Arbeitsgemeinschaft der für das Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen zuständigen Minister der Länder (ARGEBAU).

So hat der GA empfohlen, den Immissionsschutz in den Unterrichtsplänen der Technischen Hochschulen und Ingenieurakademien stärker als bisher zu berücksichtigen. Dadurch soll u. a. erreicht werden, daß Städte- und Verkehrsplaner diesen Fragen in Zukunft eine noch größere Bedeutung beimessen.

Die ARGEBAU hat Richtlinien für die Berücksichtigung des Verkehrs im Städtebau erarbeitet, die von den Ländern eingeführt werden. Diese Richtlinien zielen u. a. darauf ab, daß zwischen Wohngebieten und Verkehrsflächen ausreichende Abstände eingehalten werden oder dem Schallschutz in anderer Weise ausreichend Rechnung getragen wird.

Darüber hinaus beschäftigen sich u. a. der Fachnormenausschuß „Bauwesen“ im Deutschen Normenausschuß und die VDI-Kommission „Lärminderung“ mit diesem Problem.

Auch im Rahmen der Ministerkonferenz für Raumordnung, in der Bund und Länder vertreten sind, wird gegenwärtig geprüft, welche weiteren Möglichkeiten bestehen, um zu verhindern, daß Wohngebiete durch Straßenverkehrslärm in unzuträglicher Weise beeinträchtigt werden.

Die Bundesregierung ist allerdings der Ansicht, daß die Probleme des Lärmschutzes nicht allein durch Vorschriften zu lösen sind. Sie müssen vielmehr durch eine breite Öffentlichkeitsarbeit Eingang in das Bewußtsein der Allgemeinheit finden.

3. Welche konkreten Einrichtungen sind bisher entwickelt worden, um unzumutbaren Straßenverkehrslärm aufzunehmen und nicht zu reflektieren?

Als technische Möglichkeiten zum Schutz der Anwohner vor Verkehrslärm sind vor allem Lärmschutzwälle und Lärmschutzschirme sowie Straßenführung im Einschnitt oder im Tunnel, ggf. dichte Bepflanzung der Randstreifen bekannt.

Diese Einrichtungen absorbieren den Verkehrslärm im allgemeinen nur unwesentlich, sind aber bei richtiger Gestaltung geeignet, seine Einwirkung auf benachbarte Wohngebiete merklich abzuschwächen.

Schallschluckende Maßnahmen an Verkehrsbändern zur Vermeidung übermäßiger Reflexion befinden sich durchweg noch im Entwicklungszustand. Die Problematik liegt vor allem in dem erforderlichen Schutz der Absorptionsstoffe (z. Z. kommen hierfür nur Faserdämmstoffe in Frage) vor mechanischen und witterungsbedingten Einflüssen und in dem damit verbundenen wirtschaftlichen Aufwand.

Erste praktische, allerdings noch nicht voll befriedigende Erfahrungen wurden bei Versuchen an der Berliner Stadtautobahn und auf Versuchsständen in München gesammelt.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen führt Untersuchungen durch, die u. a. der Entwicklung von dauerhaften und unfallsicheren Lärmschutzschirmen mit absorbierender Wirkung dienen.

Die Bundesregierung hat zur Lösung der vielschichtigen Probleme darüber hinaus eine Reihe von Forschungs- und Entwicklungsaufträgen vergeben. Von den Ergebnissen dieser Arbeiten können weitere Verbesserungen von Lärmschutzeinrichtungen erwartet werden.

4. Wie hoch etwa schätzt die Bundesregierung die Kosten pro Kilometer für solche Einrichtungen, und in welchem Verhältnis zu den durchschnittlichen Gesamtkosten für den Straßenbau würde die zusätzliche Schaffung von solchen Lärmschutzeinrichtungen stehen:
- a) bei Bundesstraßen?
 - b) bei Bundesautobahnen?

Die Kosten für die Errichtung eines Lärmschutzwalles können nur annähernd angegeben werden, da wegen seiner Abmessungen ein nicht unerheblicher Geländeerwerb notwendig ist und oftmals beträchtliche Transportaufwendungen für die erforderlichen Erdmassen entstehen können. Die Kosten für einen einseitigen Wall liegen bei etwa 400 000 DM/km.

Für einen einseitig angeordneten, absorbierenden Lärmschutzschirm von knapp 3 m Höhe liegen die zu erwartenden Kosten nach den Firmenangeboten für Versuchsanlagen bei etwa 500 000 DM/km. Damit stehen die Kosten für zusätzliche Lärmschutzeinrichtungen zu den durchschnittlichen Gesamtkosten für den Straßenbau in den zu schützenden Bereichen etwa in folgendem Verhältnis:

- a) Bei Bundesstraßen (Gesamtkosten für 1 km zweispuriger Strecke im Bundesdurchschnitt = 2,7 Millionen DM)
- | | |
|---|---------|
| Mehrkosten für einseitigen Lärmschutzwall | ca. 15% |
| Lärmschutzschirm | ca. 19% |
- b) bei Bundesautobahnen und zweibahnigen Bundesstraßen (Gesamtkosten für 1 km vierspuriger Strecke im Bundesdurchschnitt = 6,6 Millionen DM)
- | | |
|---|--------|
| Mehrkosten für einseitigen Lärmschutzwall | ca. 6% |
| Lärmschutzschirm | ca. 8% |

Bei beidseitigem Schutz würden sich die Vomhundertsätze etwa verdoppeln.

In Vertretung

Hartkopf