



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Markus Büchler BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 03.09.2021

Bundsmittel für und Priorisierung von Straßenlärmsanierungen

Neben dem Rechtsanspruch auf Lärmvorsorge bei Lärmgrenzwertüberschreitung der Prognose bei Neu- und Ausbau sowie der Lärmaktionsplanung nach der europäischen Umgebungslärmrichtlinie besteht auch für bestehende Straßen die Möglichkeit der Lärmsanierung, wenn Immissionswerte überschritten werden. Für die freiwilligen Lärmsanierungen an bestehenden Bundesfernstraßen stehen laut Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) jährlich rund 65 Mio. Euro bereit. (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2020/033-scheuer-laermsanierung.html>) Von den beispielsweise im Jahr 2019 hieraus abgerufenen Mitteln i. H. v. 30,1 Mio. Euro entfielen auf Bayern 2019 nur 2,5 Mio. (Der Jahresdurchschnitt von 2010 bis 2019 von ca. 8 Mio. Euro scheint das Angebot ebenfalls nicht auszuschöpfen – <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StB/statistik-des-laermschutzes-an-bundesfernstrassen.pdf>)

Ich frage die Staatsregierung:

1. In welchem Umfang werden die bereitgestellten Bundesmittel für Lärmsanierung an Straßen, bei offensichtlich großem Bedarf der Anwohnenden, vom Freistaat abgerufen (bitte um Angabe der Höhen der letzten fünf Jahre 2016–2020)? 2
2. Warum wurden in den letzten fünf Jahren nicht mehr Mittel abgerufen? 2
3. Wie werden die bedürftigen Streckenabschnitte in Bayern priorisiert? 2
4. Welche Bewertungskriterien werden angelegt? 2
5. Wie wird die Transparenz über diese Priorisierung hergestellt bzw. öffentlich nachvollziehbar gemacht? 2
6. Welche Lärmsanierungsprojekte werden im laufenden und in den kommenden zwei Jahren 2022–2023 konkret geplant? 3
7. In welcher Höhe werden Mittel hierfür abgerufen? 3
8. Welche Anpassungen bzw. Mehrbedarfe haben die in den letzten fünf Jahren abgesenkten Auslösewerte verursacht? 3

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 30.09.2021

1. **In welchem Umfang werden die bereitgestellten Bundesmittel für Lärmsanierung an Straßen, bei offensichtlich großem Bedarf der Anwohnenden, vom Freistaat abgerufen (bitte um Angabe der Höhen der letzten fünf Jahre 2016–2020)?**

Ausgabenübersicht der Bundesmittel in Euro für Lärmsanierung in Bayern:

Haushaltsjahr	2016	2017	2018	2019	2020
Autobahnen	3.035.144,51	12.271.654,66	3.462.191,75	-618.497,33	1.828.158,37
Bundesstraßen	6.726.758,38	2.730.837,84	1.989.083,63	2.266.029,85	4.797.287,86
Gesamtausgaben	9.761.902,89	15.452.492,50	5.451.275,38	1.647.532,52	6.625.446,23

Bei den Ausgaben sind auch Einnahmen aus Kostenanteilen Dritter enthalten. Beispielsweise überwiegen im Jahr 2019 bei den Autobahnen die Einnahmen.

2. **Warum wurden in den letzten fünf Jahren nicht mehr Mittel abgerufen?**

Auf Antrag des Eigentümers wird die Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen an seinem lärmbeeinträchtigten Gebäude geprüft. Eine solche kann gewährt werden, wenn die bundegesetzlichen Auslösewerte für eine freiwillige Lärmsanierung überschritten werden. Im Fall der anerkannten Lärmsanierung werden dem Eigentümer 75 Prozent der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen, dazu zählen Lärmschutzfenster, Lüfter, Dämmung von Rollladenkästen oder Wänden, nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97“ erstattet. Der Eigentümer muss selbst die bauliche Verbesserung veranlassen. Demnach hängt der Mittelabruf maßgeblich vom Tätigwerden der anspruchsberechtigten Eigentümer ab.

3. **Wie werden die bedürftigen Streckenabschnitte in Bayern priorisiert?**

Die Priorisierung richtet sich nach dem Grad der Überschreitung der Auslösegrenzwerte und der Anzahl der lärmbeeinträchtigten Gebäude (Anwohner). Zudem ist dem aktiven Lärmschutz durch lärmmindernde Fahrbahnbeläge oder Lärmschutzwände der Vorrang vor passivem Lärmschutz durch Schallschutzfenster und Lüftungsanlagen zu geben.

4. **Welche Bewertungskriterien werden angelegt?**

Der Beurteilungspegel für Straßen wird bundesweit einheitlich nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS) berechnet. Bis zum 01.03.2021 erfolgte die Ermittlung nach den RLS-90, danach nach den RLS-19. Die Berechnung ermöglicht objektive Maßstäbe für den Lärmschutz und den Vergleich zwischen unterschiedlichen Fällen von Lärmbelastung. In der Berechnung werden u. a. die örtliche Topographie, Verkehrsstärke und -zusammensetzung, Geschwindigkeit und Art der Straßenoberfläche berücksichtigt.

5. **Wie wird die Transparenz über diese Priorisierung hergestellt bzw. öffentlich nachvollziehbar gemacht?**

Die Priorisierung erfolgt nach den Ergebnissen der lärmtechnischen Voruntersuchungen auf Grundlage der einschlägigen Berechnungsverfahren. Über die von der Bauverwaltung priorisierten Lärmsanierungsprojekte werden die Gemeinden und Anwohner informiert.

6. Welche Lärmsanierungsprojekte werden im laufenden und in den kommenden zwei Jahren 2022–2023 konkret geplant?

An den 19 Staatlichen Bauämtern in Bayern stehen in den Jahren 2021 bis 2023 191 Lärmsanierungsprojekte an. Dabei handelt es sich um Ortsdurchfahrten an Bundesstraßen mit zum Teil mehreren hundert Wohnanwesen. Die konkreten Projekte können der beigefügten Liste entnommen werden.

7. In welcher Höhe werden Mittel hierfür abgerufen?

Angelehnt an die Ausgaben der vergangenen Jahre wird der Mittelbedarf für Lärmsanierung an Bundesstraßen in Bayern für die kommenden Haushaltsjahre auf jährlich rund 1,5 Mio. Euro geschätzt. Gerade bei den passiven Lärmschutzmaßnahmen hängt der Mittelabfluss maßgeblich von den durch die betroffenen Eigentümer selbst zu initiiierenden Maßnahmen ab.

Seit dem 1. Januar 2021 verwaltet die Autobahn GmbH des Bundes alle Bundesautobahnen. Für den Bereich der Bundesautobahnen kann die Staatsregierung nach dem 31. Dezember 2020 keine Aussagen machen.

8. Welche Anpassungen bzw. Mehrbedarfe haben die in den letzten fünf Jahren abgesenkten Auslösewerte verursacht?

In den letzten fünf Jahren wurden die Auslösewerte einmal zum 01.08.2020 abgesenkt. Seit 01.03.2021 ist mit der RLS-19 auch ein neues Berechnungsverfahren anzuwenden.

Wegen Überlagerung des neuen Berechnungsverfahrens mit den aktuellen Auslösewerten können die Mehrbedarfe allein durch die abgesenkten Auslösewerte nicht beziffert werden.

o

o	\	k
B 22	OD Hollfeld	2023
B 470	OD Pottenstein	2023
B 15	Taufkirchen Vils nördlicher Kreisverkehr- Hohenpolding	2023
B 2	OD Fürstenfeldbruck	2023
B13	OD Pfaffenhofen BA 1	2023
B13	OD Reichertshausen	2023
B13	nördl. Rupertsbuch	2023
B 12	Inst.-Em. 3 BR bei Rehlings	2023
B16	OD Niederraunau	2023
B301	Puttenhausen	2023
B16	Untersaal	2023
B 14	OT Buchschwabach	2023
B 14	OT Großweismannsdorf	2023
B85	Mittermach	2023
B388	Wegscheid MI	2023
B388	Wegscheid MI	2023
B12	Erlach/Waltersdorf	2023
B8	Oberöd MI	2023
B85	Gumpenreit	2023
B12	Dietmaning/Mühlau/Buch	2023
B 15	östlich Alteglofsheim	2023
B0299	OD Egglkofen	2023
B0299	OD Tegembach	2023
B 279	Untereßfeld	2023
B 20	Mitterbach	2023
B 20	Bayr. Gmain	2023
B 20	OD Bad Reichenhall	2023
B 20	OD B'wiesen	2023
B 304	Altenmarkt OD und freie Strecke	2023
B 20	OD Pirach	2023
B 11	Wallgau	2023
B17	Steingaden	2023
B472	Huglfing	2023
B 26	OD Sackenbach	2023
B 26	OD Thüngen	2023
B 19	OD Opferbaum	2023
B 8	OD Kitzingen	2023
B 8	OD Kitzingen	2023
B 8	Kitzingen	2023
B 8	OD Kitzingen	2023