



# HESSISCHER LANDTAG

.. 2019

## Kleine Anfrage

**Tobias Eckert (SPD) vom 08.07.2019**

**Lärmschutz an und auf hessischen Straßen**

**und**

**Antwort**

**Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen**

### Vorbemerkung Fragesteller:

Die Auswirkungen von Lärm auf die Gesundheit von Menschen ist intensiv untersucht und thematisiert worden. Leider hat der Lärmschutz bisher keinen großen Stellenwert im Rahmen des hessischen Straßenbaus gehabt. Nunmehr hat die Landesregierung nach ihrer Kabinettsitzung auf dem diesjährigen Hessentag verkündet, sich dieser Thematik widmen zu wollen und Maßnahmen angekündigt.

### Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Schon seit 2015 setzt die Landesregierung konsequent einen neuen Schwerpunkt bei der Bekämpfung des Straßenverkehrslärms. Ausdruck dieser Schwerpunktsetzung sind das im Mai 2015 neu gegründete Referat „Lärmschutz Straße, Verkehrssicherheit“ im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen sowie zahlreiche fachliche und politische Initiativen sowie Erlasse zur Verbesserung des Straßenverkehrslärmschutzes.

Beispielhaft ist anzuführen, dass das hessische Verkehrsministerium im Jahr 2015 per Erlass die für die Anordnung von lärmschutzbedingten Geschwindigkeitsbeschränkungen maßgeblichen (Bundes-)Richtwerte um jeweils 3 dB(A) abgesenkt hatte. Zudem wurde im Jahr 2015 vom hessischen Verkehrsministerium per Erlass vorgegeben, dass es ab dem Schwellenwert für Gesundheitsgefährdungen zur Anordnung von lärmschutzbedingten Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht mehr einer Pegelminderung von 3 dB(A) bedarf. Im April 2018 ist seitens des hessischen Verkehrsministers über die Verkehrsministerkonferenz politisch eine entsprechende Forderung zur Absenkung der genannten Richtwerte erhoben worden. Zugleich hat sich die Landesregierung im Rahmen dieser hessischen Initiative für eine Verbesserung des Schutzes vor Motorradlärm durch Anpassung der Lärmberechnungsvorschriften stark gemacht.

Hiervon unabhängig hat die Landesregierung im Jahr 2017 auf Grundlage der Erkenntnisse aus der von dem Land Hessen bzw. der gemeinnützigen Umwelthaus GmbH in Auftrag gegebenen Lärmwirkungsstudie NORAH (Noise-Related Annoyance, Cognition, and Health) die Absenkung der Auslösewerte für die (bauliche) Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Landes Hessen auf den Weg gebracht. Die um 3 dB(A) abgesenkten Auslösewertewerte gelten seit dem Inkrafttreten des Haushaltsplans 2018/2019 zum 01.01.2018.

Schließlich hat die Landesregierung das Instrument der Lärmaktionsplanung für den Bereich Straße deutlich gestärkt, indem es im Jahr 2017 in Hessen ein verbindliches „Verfahrenshandbuch Lärmaktionsplanung Straßenverkehr“ eingeführt hat. Es trifft gemeinsame Festlegungen zur Art und Weise der Zusammenarbeit zwischen den planaufstellenden und den für die Maßnahmenumsetzung zuständigen Fachbehörden, um die Potenziale der Lärmaktionsplanung besser ausschöpfen zu können.

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

Frage 1. Welchen Stellenwert misst sie dem aktiven Lärmschutz im Straßenverkehr in Hessen bei?

Die Landesregierung misst aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände bzw. -wälle, lärmindernde Fahrbahnbeläge sowie kraftfahrzeugbezogene Lärmreduktionen) eine herausragende Bedeutung bei der Entlastung der von Straßenverkehrslärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger bei. Dies begründet sich vor allem damit, dass aktive Schallschutzmaßnahmen Lärm entweder erst gar nicht entstehen lassen oder diesen in seiner Ausbreitung noch vor dem Ein-

wirkungsort effektiv mindern. Darüber hinaus ist die Wirkung aktiver Lärmschutzmaßnahmen weitgehend unabhängig vom tatsächlichen Fahrverhalten der Kraftfahrzeugführer und erstreckt sich im Gegensatz zu passiven Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster und -lüfter) nicht nur auf das Innere von Gebäuden, sondern prinzipiell auch auf den Außenwohnbereich wie z. B. Terrassen und Balkone.

Vor diesem Hintergrund hat der Hessische Landtag auf Initiative der Landesregierung mit dem Haushaltsplan 2018/2019 die Lärmsanierungswerte an Landesstraßen, deren Baulast das Land Hessen trägt, um jeweils drei dB(A) auf 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts in Gebieten mit regulärer Wohnnutzung abgesenkt. Somit sind die hessischen Auslösewerte für die Lärmsanierung an (Bestands-)Straßen in der Baulast des Landes um drei dB(A) für Wohngebiete und bezogen auf Mischgebiete sogar um 5 dB(A) niedriger als die Lärmsanierungswerte für Straßen in der Baulast des Bundes.

Die erfolgte Absenkung der Lärmsanierungswerte an Straßen in der Baulast des Landes Hessen führt auch dazu, dass vor dem Hintergrund einer erhöhten Anzahl an Überschreitungen der maßgeblichen Sanierungswerte die Verhältnismäßigkeit von aktiven Lärmschutzmaßnahmen gegenüber passiven zunimmt und diese infolgedessen öfter umgesetzt werden können.

Die Lärmschutzplanungen des Landes Hessen bei Straßenbaumaßnahmen orientieren sich strikt an dem Grundsatz, dass aktivem Lärmschutz Vorrang vor passiven Lärmschutzmaßnahmen einzuräumen ist, soweit dies technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist.

Frage 2. Welche konkreten Maßnahmen hat sie in den vergangenen fünf Jahren jeweils zur Lärmreduzierung und -vermeidung auf hessischen Straßen unternommen (bitte einzelnen auflisten)?

#### **Umgesetzte aktive Lärmschutzmaßnahmen in den Jahren 2014 bis 2018:**

##### **2014:**

- BAB 66 Anschlussstelle Neuhof-Süd - Anschlussstelle Neuhof-Nord: Lärmvorsorge; Neubau Tunnel (Länge ca. 1.610 m),
- B 486 Dreieich-Offenthal: Lärmvorsorge; Neubau der Ortsumgehung, Lärmschutzwand (Länge ca. 1.000 m),
- BAB 66 Bad Soden-Salmünster: Lärmsanierung; Teilerneuerung Lärmschutzwand (Länge ca. 90 m),
- B 426 Darmstadt-Eberstadt: Lärmsanierung; Lärmschutzwand (Länge ca. 33 m).

##### **2015:**

- BAB 44 Tank- und Rastanlage Bühleck: Lärmvorsorge; Errichtung einer Lärmschutzwand (Länge ca. 277 m),
- BAB 44 Kassel-Herleshausen: Lärmvorsorge; Errichtung einer Lärmschutzwand (Länge ca. 550 m),
- BAB 45; Autobahnparkplatz Staufenberg Ost; Münzberg: Lärmvorsorge; Errichtung eines Lärmschutzwalls (Länge ca. 180 m),
- BAB 45; Autobahnparkplatz Staufenberg West; Münzberg: Lärmvorsorge; Errichtung eines Lärmschutzwalls (Länge ca. 180 m),
- BAB 426 Darmstadt-Eberstadt: Lärmvorsorge; Instandsetzung einer Lärmschutzwand (Länge ca. 33 m),
- B 45 Hainhausen - Hanau: Lärmvorsorge; Erneuerung des offenporigen Asphalts (Länge ca. 1.550 m),
- B 49 Limburg-Wetzlar: Lärmvorsorge; Errichtung einer Lärmschutzwand (Länge ca. 780 m).

##### **2016:**

- BAB 44 Kassel-Herleshausen: Lärmvorsorge; Errichtung zweier Lärmschutzwände (Länge ca. 1.400 m und 850 m),
- BAB 67 Lorsch: Lärmsanierung; Erneuerung des offenporigen Asphalts,
- B 27 Fulda/Lehnerz: Lärmsanierung; Errichtung einer Lärmschutzwand (Länge ca. 325 m).

##### **2017:**

- BAB 44 Kassel-Herleshausen: Lärmvorsorge; Errichtung einer Lärmschutzwand (Länge ca. 1.500 m).

**2018:**

Die Statistik über die im Jahr 2018 umgesetzten Lärmschutzmaßnahmen liegt noch nicht vor.

**In den Jahren 2014 bis 2018 im Rahmen der Lärmvorsorge planfestgestellte aktive Lärmschutzmaßnahmen, deren Umsetzung bereits begonnen hat oder bevorsteht:**

- BAB 45 Talbrücke Marbach: Lärmschutzwände auf beiden Seiten bzw. in der Mitte der Brücke und entlang der angrenzenden Strecke (Länge = 382 m + 580 m + 750 m, Höhen: 4-8 m), lärmarmen Belag mit Korrekturwert DStro = -2 dB(A) (DStro: Lärminderung aufgrund unterschiedlicher Straßenoberflächen),
- L 3125 Ortsumgehung Heskem, Fahrbahn wurde tiefer gelegt, beidseitig Wälle als Überflughilfe mit lärmindernder Wirkung,
- BAB 4 Ausbau Abschnitt Bad Hersfeld Ost: Lärmschutzwand/-wand-Kombination (Länge = 1.325 m + 1.285 m + 375 m, Höhen 4,5-9 m), lärmarmen Belag mit Korrekturwert DStro = -2 dB(A),
- B 27 Ausbau Bronzeller Kreisel: Lärmschutzwände (Länge = 185 m + 195 m, Höhe 3 m),
- BAB 4/BAB 7 Ausbau Kirchheimer Dreieck: Lärmschutzwand/-wand-Kombination (Länge = 1.280 m + 774 m, Höhen 1,8 - 8 m), offenporiger Belag mit Korrekturwert DStro = -5 dB(A) auf durchgehender Fahrbahn der BAB 7 (Länge = 1.600 m), lärmarmen Belag mit Korrekturwert DStro = -2 dB(A) auf der restlichen Verkehrsfläche, die für Geschwindigkeiten über 50km/h vorgesehen sind,
- B 47 Ortsumgehung Rosengarten: Lärmschutzwand (Länge = 675 m, Höhe = 2 - 4,5 m),
- B 83 Ortsumgehung Bad Karlshafen: lärmarmen Belag mit Korrekturwert DStro = -2 dB(A),
- B 454 Stadtallendorf Hauptstraße/Bahnhofstraße: Lärmschutzwände (Länge = 762 m, Höhen 2,5 m), Führung der Straße im Trog, lärmarmen Belag mit Korrekturwert DStro = -2 dB(A),
- B 49 Ortsumgehung Reiskirchen und Lindenstruth: Lärmarmen Belag mit Korrekturwert DStro = -2 dB(A),
- BAB 66 Ersatzneubau der Salzachtalbrücke mit Verbreiterung auf sechs Fahrstreifen: Lärmschutzwände auf der Brücke (südliche Seite und Mitte) (Länge = 273 m + 403 m, Höhen: 4,5 m bzw. 5 m); lärmarmen Belag mit Korrekturwert DStro = -2 dB(A) vor und hinter der Brücke,
- B 8 Ortsumgehung Bad Camberg, Ortsteile Erbach und Würges: Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags mit Korrekturwert DStro = -2 dB(A).

**Umgesetzte passive Lärmschutzmaßnahmen in den Jahren 2014 bis 2018:**

Passive Schallschutzmaßnahmen sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer und Wohnküche), die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Hierunter zu fassen sind beispielsweise Schallschutzfenster und schallgedämmte Türen sowie Rollladenkästen. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden. Auf die Benennung und detaillierte Auflistung der vom Land Hessen umgesetzten passiven Schallschutzmaßnahmen wird aus Gründen des Umfangs an dieser Stelle verzichtet.

**Umgesetzte ordnungsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in den Jahren 2014 bis 2018:**

Eine flächendeckende Erhebung der umgesetzten ordnungsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen wie z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen ist vor dem Hintergrund der Gesamtanzahl an verkehrsbehördlichen Anordnungen im Rahmen der für die Beantwortung der vorliegenden Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht leistbar.

Frage 3. Wie hoch ist der finanzielle Unterschied zwischen einer herkömmlichen Fahrbahndecke zu einer mit dem sog. Flüsterasphalt oder anderen Baustoffen? Bitte auf eine Strecke von 1 KM berechnen und erläutern.

Bei der Ermittlung von finanziellen Unterschieden zwischen herkömmlichen Fahrbahnbelägen und solchen mit lärmindernder Wirkung sind neben den spezifischen Herstellungskosten auch die abweichende Lebensdauer der verschiedenen Bauweisen zu berücksichtigen.

Erfahrungswerte zu den durchschnittlichen Herstellungskosten je m<sup>2</sup> und der gemittelten Lebensdauer verschiedener Fahrbahndeckenbeläge können - ungeachtet eines im Einzelfall durch- aus möglichen Schwankungsbereichs - der Tabelle 1 entnommen werden.

Tabelle 1: Kosten für die Herstellung und Lebensdauer verschiedener Fahrbahndeckschichten:

Fahrbahndeckschicht	Korrekturwerte für Straßenoberfläche bei Geschwindigkeit größer 60 km/h [dB(A)]	Kosten für Herstellung [€/m <sup>2</sup> ] / Lebensdauer [Jahre]
Nicht geriffelte Gussasphalte, Asphaltbeton oder SMA <sup>1</sup> (herkömmlicher Fahrbahnbelag)	0	20 / 20
Asphaltbetone ≤ 0/11 und SMA <sup>1</sup> 0/8 und 0/11 ohne Absplittung	-2	21 / 20
OPA <sup>2</sup> mit ≥ 15 % Hohlraumgehalt 0/11	-4	34 / 8
OPA <sup>2</sup> mit ≥ 15 % Hohlraumgehalt 0/8	-5	34 / 8
Betone nach ZTV Beton-StB 07 <sup>3</sup> mit Waschbetonoberfläche	-2	27 / 30
Lärmarmen Gussasphalt nach ZTV Asphalt-StB 07 <sup>4</sup>	-2	21 / 20

<sup>1</sup>SMA: Splittmastixasphalt; <sup>2</sup>OPA: Offenporiger Asphalt; <sup>3</sup>ZTV Beton StB 07: Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Tragschichten mit hydraulischen Bindemitteln und Fahrbahndecken aus Beton – Ausgabe 2007; <sup>4</sup>ZTV Asphalt-StB 07: Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt – Ausgabe 2007

Beim Vergleich der verschiedenen Bauweisen - hochgerechnet auf eine Lebensdauer von 30 Jahren - ist die Tendenz festzustellen, dass ein offenporiger Asphalt in diesem Zeitraum ca. 3,75-mal, die übrigen Asphaltbauweisen ca. 1,5 mal erneuert werden müssen. Damit sind die Kosten in einem 30-Jahres-Zeitraum – unter sonst gleichen Randbedingungen - für die Betonbauweise und die „übrigen“ Asphaltbauweisen in etwa gleich hoch während ein offenporiger Asphalt mindestens 4-fach höhere Baukosten erfordert.

Frage 4. Beabsichtigt die Landesregierung in ihrem Entwurf für den Landeshaushalt jeweils die entsprechenden Kostensteigerungen durch das Aufbringen von sog. Flüsterasphalt zu berücksichtigen? Wenn ja in welchem Umfang? Falls der Anstieg der daraus resultierenden Preissteigerung zu dem unter Antwort zu 3 angegebenen Wert abweicht: wie erklärt sie diesen Unterschied?

Die in der Antwort zu Frage 3 dargestellten Asphaltbetone oder Splittmastixasphalte (SMA) mit einem Korrekturwert von  $D_{Stro} = -2$  dB(A) werden bei allen Fahrbahnbaumaßnahmen an Landesstraßen bereits seit 2017 standardmäßig als lärm mindernde Deckschichten eingebaut. Da die durchschnittliche Preisdifferenz zu den nicht lärm mindernden Deckschichten mit 20 €/m<sup>2</sup> zu 21 €/m<sup>2</sup> bei lärm mindernden Deckschichten unerheblich ist, werden bei der Aufstellung des Landesstraßenbauhaushaltes keine Mehrmittel für das Aufbringen dieses Flüsterasphalts berücksichtigt.

Frage 5. Wie viel Mittel beabsichtigt die Landesregierung in den kommenden beiden Jahren für  
a) Flüsterasphalt und andere Lärmreduzierenden Straßenbeläge  
b) für Lärmschutzwände und  
c) für sonstige Lärmschutzmaßnahmen im Straßenverkehr (bitte einzelnen auflisten) zu veranschlagen?

**Zu Frage 5 a:** Wie in der Antwort zu Frage 4 bereits dargestellt, entsprechen die Kosten von standardmäßig verwendeten lärm mindernden Deckschichten den nicht lärm mindernden Deckschichten und sind somit bereits in den Programmplanungen berücksichtigt. Für den Einbau kostenintensiverer Fahrbahndeckschichten stehen die gesonderten Finanzmittel des Titels 767 Lärmvorsorge und Lärmsanierung im Haushaltsplan zur Verfügung.

**Zu Frage 5 b:** Einzelne Lärmschutzwände im Zuge von Landesstraßen werden in den kommenden beiden Haushaltsjahren 2020/21 nicht errichtet und somit sind hierfür auch keine Finanzmittel eingestellt. Sofern in den beiden nächsten Jahren bei Projekten des Neu- und Ausbaus an Landesstraßen kleinere Lärmschutzwände oder -wälle erforderlich werden, sind die Kosten für diesen Lärmschutz bereits in den Gesamtkosten berücksichtigt.

**Zu Frage 5 c:** Unter sonstige Lärmschutzmaßnahmen im Straßenverkehr fällt unter anderem der passive Lärmschutz. Diese Art von Lärmschutz wird im Zuge der Bauvorbereitung jeder einzelnen Maßnahme geprüft und den Eigentümerinnen und Eigentümern betroffener Wohngebäude angeboten. Die hierfür benötigten Finanzmittel werden aus dem Titel 767 Lärmvorsorge und Lärmsanierung, für den im Entwurf des Landesstraßenbauhaushalt 2020 2 Mio. € bereitgestellt werden, beglichen.

Frage 6. Wie unterstützt die Landesregierung die Automobilindustrie und ihre Zulieferer die Lärmreduzierung direkt an und in den Kraftfahrzeugen, LKWs u. ä. m. voranzutreiben? Bitte jeweils einzeln auflisten?  
Wenn nein, warum nicht?

Um Wirk- und Bauvorschriften von Kraftfahrzeugen zu verschärfen, muss auf europäischer Ebene gehandelt werden, da in dem gemeinsamen europäischen Binnenmarkt verbindliche EU-Vorschriften gelten, die alleinige Änderungen des nationalen Rechts verbieten.

In den letzten Jahren sind auf europäischer Ebene die Geräuschemissionen betreffenden Typgenehmigungsvorschriften verschärft worden. Zum Beispiel wurden mit der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 vom 16.04.2014 erstmals seit 20 Jahren für Pkw, Lkw und Busse die Grenzwerte für Schallemissionen verschärft. Zusätzlich zur Grenzwertverschärfung wurden weiterentwickelte Messverfahren neu eingeführt.

Die Landesregierung wird sich auch in Zukunft im Bundesrat für eine weitere Verschärfung der Grenzwerte für kraftfahrzeugbezogene Schallemissionen stark machen.

Die Landesregierung erachtet die hinsichtlich der Lärmemissionen von Kraftfahrzeugen eingeführten Typprüfwerte als Stand der Technik, die heute seitens der Automobilwirtschaft ohne besondere Forschungs- und Entwicklungsarbeiten eingehalten werden können.

Vor diesem Hintergrund würden entsprechende Förder- und Forschungsprogramme der Landesregierung ins Leere laufen da die Automobilindustrie bereits nach dem aktuellen Stand der Technik in der Lage ist, lärmärmere Kraftfahrzeuge zu bauen.

Wiesbaden, 17. September 2019

**Tarek Al-Wazir**