



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Annette Karl SPD**
vom 18.09.2017

Nachträgliche Lärmschutzmaßnahmen

Bei der Planung von Straßen, Bahnstrecken und Wohn- und Gewerbegebieten geht man aufgrund von statistischen, prognostizierten Werten von einer zukünftigen Belastung durch Lärm aus. Durch steigende Verkehrszahlen oder andere Objekte (Schallreflexion) stimmen die im Vorfeld berechneten Werte oft nicht mit den tatsächlichen Werten überein.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Bei welchen Planungsprojekten besteht ein Anspruch auf Nachbesserung des Lärmschutzes, weil z. B. die tatsächlichen Verkehrszahlen höher als die prognostizierten liegen?
2. Ab welchem Dezibel-Überschreitungsbereich (z. B. mehr als 5 dB oder 10 Prozent höherer dB-Wert) besteht ein Anspruch auf Nachbesserung?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 23.10.2017

Zu 1.:

Bei Projekten zum Neubau oder einer Änderung von Straßen oder Schienenwegen, für die nach dem 07.07.1974 ein Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung erlassen wurden, besteht nach Art. 75 Abs. 2 und 3 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) bei ursprünglich nicht vorhersehbaren (Lärm-)Wirkungen des Vorhabens ein Anspruch auf Nachbesserung durch nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen. Dafür müssen jedoch im Planfeststellungsbeschluss bzw. in der Plangenehmigung die Belange des Lärmschutzes behandelt worden sein, die Verkehrsprognose darf keine groben Fehler aufweisen und die Lärmberechnung für die prognostizierte Verkehrsstärke muss bei Anwendung der zum Zeitpunkt der Planfeststellung bzw. Plangenehmigung geltenden Lärmvorsorgeregelungen korrekt gewesen sein. Zusätzlich ist zu beachten, dass der Anspruch nur für eine Dauer von 30 Jahren ab der Verkehrsfreigabe besteht und dieser innerhalb von 3 Jahren nach Kenntniserlangung der nachteiligen Auswirkung durch den Betroffenen geltend gemacht werden muss.

Zu 2.:

Ein Anspruch auf nachträgliche Lärmvorsorgemaßnahmen ist am Maßstab der zum Zeitpunkt der Planfeststellung bzw. Plangenehmigung gültigen Grenzwerte und Berechnungsverfahren zu beurteilen. Er besteht grundsätzlich, wenn die verkehrsbedingten Änderungen der Lärmeinwirkungen erheblich sind. Das ist dann der Fall, wenn der nach der damaligen, methodisch korrekten Prognose zu erwartende Beurteilungspegel rechnerisch um mindestens 3 dB(A) überschritten wird. In der Praxis liegt aufgrund von Aufrundungsregeln bereits bei einer Lärmsteigerung von 2,1 dB(A) eine erhebliche Steigerung vor. Überschlägig kann davon ausgegangen werden, dass eine Lärmzunahme erheblich ist, wenn eine ca. 60-prozentige Steigerung gegenüber der prognostizierten Verkehrsmenge eintritt. Eine geringere Lärmzunahme kann ausnahmsweise erheblich sein, wenn der Beurteilungspegel die sogenannte enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle übersteigt, welche in Wohngebieten bei Beurteilungspegeln von etwa 70 dB(A) tags bzw. bei 60 dB(A) nachts beginnt.