

## Bericht des Landes Hessen

zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 09./10.10.2019 in Frankfurt am Main

### TOP 6.10 Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes an Bestandsstraßen

Der Bund hat die Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz vom 19./20.04.2018 und 14./15.04.2016 sowie vom 08./09.10.2015 zur Verbesserung des Schutzes vor Straßenverkehrslärm immer noch nicht umgesetzt. Es ist unstrittig, dass weiterhin erheblicher Handlungsdruck besteht.

Das Thema Lärm steht in der Bevölkerung besonders im Fokus. Dabei geht es vorrangig um den von bestehenden Verkehrswegen ausgehenden Lärm. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen stehen hier oft im unmittelbaren Zusammenhang mit der Lärmsanierung an Bestandsstraßen.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung ist eine Anpassung der Schutzstandards für die Wohnbevölkerung an Bestandsstraßen geboten. Nach einer aktuellen Metaanalyse aus dem Jahr 2018 der WHO erhöht Straßenverkehrslärm beginnend ab 50 dB(A) und pro Zunahme um 10 dB(A)  $L_{den}$  das Risiko einer inzidenten koronaren Herzerkrankung um 8 % (<http://www.euro.who.int/en/publications/abstracts/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-2018>). Ebenso bestätigt die umfangreiche NORAH-Studie (Noise-Related Annoyance, Cognition, and Health), die Ende Oktober 2015 veröffentlicht worden ist, den Zusammenhang zwischen Straßenverkehrslärm und Herz-Kreislauf-Erkrankungen (<https://www.norah-studie.de//de/>). Nach dem Studienergebnis von NORAH ist das Risiko für einen Herzinfarkt, einen Schlaganfall oder eine Herzinsuffizienz überwiegend ab Straßenverkehrslärmpegeln von 50 dB(A), teilweise auch ab 55 dB(A) statistisch signifikant erhöht und steigt bei höheren Schallpegeln kontinuierlich weiter an.

Grundsätzlich kommen nur bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen die niedrigen Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zur Anwendung. Für Bestandsstraßen gelten sowohl im Hinblick auf die Umsetzung von (freiwilligen) Lärmsanierungsmaßnahmen als auch hinsichtlich der Anordnung von lärmschutzbedingten Geschwindigkeitsbeschränkungen deutlich höhere Auslöse- bzw. Richtwerte. Die Richtwerte für die Anordnung von lärmschutzbedingten Geschwindigkeitsbeschränkungen sind im Vergleich zu den Auslösewerten für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um jeweils 3 dB(A) höher.

Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung werden als freiwillige Leistung auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt.

Bei der Lärmsanierung unterscheidet man zwischen aktiven (z. B. Lärmschutzwände bzw. -wälle, lärmindernder Deckenbelag) und passiven Maßnahmen (z. B. Schallschutzfenster bzw. -lüfter). Nach den VLärmSchR 97 ist dem aktiven Lärmschutz Vorrang vor passiven Lärmschutzmaßnahmen einzuräumen, soweit dies technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist. Für die Auswahl der Maßnahmen spielen Kosten-Nutzen-Erwägungen insoweit eine maßgebliche Rolle. Mit der Herabsetzung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen würde sich formal die Anzahl der örtlichen Betroffenen erhöhen, so dass sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis von aktiven Maßnahmen u. U. verbessert. Aktive Lärmschutzmaßnahmen ließen sich auf dieser Grundlage einfacher als bisher umsetzen.