

Sächsischer Landtag

Bekanntmachung des Sächsischen Landtags über den Abschluss zu einer Massenpetition Vom 20. Oktober 2015

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung des Sächsischen Landtags über den Beschluss zu einer Massenpetition vom 26. Juni 2015 (SächsABl. S. 1229) zur Eröffnung eines Petitionsverfahrens beim Sächsischen Landtag für die Massenpetition, Aktenzeichen 06/00491/3, in welchem sich die Petenten für eine Verbesserung des Verkehrslärmschutzes auf Bundes- und Landesebene einsetzen, wird Folgendes mitgeteilt:

Der Sächsische Landtag hat in seiner 21. Sitzung am 07. Oktober 2015 nach der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses (Drucksache 6/2876) beschlossen:

Zu 1. und 6.: Die Petition wird dem Deutschen Bundestag zugeleitet.

Zu 2., 3., 4. und 7.: Der Petition kann nicht abgeholfen werden.

Zu 5.: Der Petition wird abgeholfen.

Die Petition richtet sich auf umfassende Verbesserungen des Verkehrslärmschutzes auf Bundes- und Landesebene.

Am 26. April 2014 wurde in Coswig die „Sächsische Lärmschutz-Allianz Verkehr“ gegründet, in der mehrere Bürgerinitiativen aus Sachsen vertreten sind. Die von ihr im November 2014 initiierte Massenpetition zum Verkehrslärmschutz wurde am 28. Mai 2015 dem Präsidenten des Sächsischen Landtages übergeben. Zu dieser Massenpetition mit schlagwortartig formulierten Forderungen liegen dem Petitionsausschuss 1.840 gleichlautende Schreiben in Form von Postkarten sowie 5.062 Unterschriften in Form von Unterschriftenlisten vor. Gleichzeitig liegen 7.848 registrierte Mitunterzeichner über die Internetplattform „open Petition“ vor.

Zu den in den Petitionen erhobenen Forderungen besteht gegenwärtig folgende Sach- und Rechtslage:

1) Verbesserung der Gesetze zum Schutz der Bürger und Rechtsanspruch auf Lärmschutz bei Bestandsstrecken

Die Regelungen zum Schutz vor Verkehrslärm an öffentlichen Straßen unterscheiden zwischen der Lärmvorsorge (Vermeidung unzumutbarer Lärmbelastungen beim Neubau und der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen) und der Lärmsanierung (Verringerung einer vorhandenen Lärmbelastung an bestehenden bzw. nicht wesentlich geänderten Straßen und Schienenwegen).

Gesetzliche Grundlage für die Lärmvorsorge ist das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). In der 16. BImSchV sind der Anwendungsbereich, die Verfahren zur Berechnung der Beurteilungspegel an Straßen und Schienenwegen sowie die im Tag- und Nachtzeitraum einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte - in Abhängigkeit von der Gebietskategorie - festgelegt. Die 24. BImSchV regelt Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen.

Im Lärmvorsorgefall besteht bei Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz und der Baulastträger ist verpflichtet, die gesetzlichen Grenzwerte vorrangig mit aktiven Schallschutzmaßnahmen am Verkehrsweg einzuhalten. Sollte dies nicht bzw. nicht vollständig möglich sein oder stehen die Kosten der aktiven Maßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck, sind die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen mit passiven Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen zu kompensieren.

Für den Lärmschutz an bestehenden bzw. nicht wesentlich geänderten Straßen- und Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen existieren keine gesetzlichen Regelungen. Es besteht somit weder ein Rechtsanspruch für Betroffene auf Lärmschutz noch eine Verpflichtung für die Baulastträger zur Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen. Bei der Lärmsanierung handelt es sich deshalb um eine freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Die Handhabung ist beim Bund, bei den Ländern, Kreisen und Gemeinden sehr unterschiedlich, da der Baulastträger selbst entscheidet, ob und ggfs. wann er Finanzmittel für die Lärmsanierung in seinem Haushalt einstellt. Zudem trifft er alleine alle weiteren Regelungen zur Umsetzung der Maßnahmen (z. B. Höhe der Auslösewerte, Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen, Zeitpunkt der Realisierung).

2) Umsetzung EU-Vorgabe – Unverzügliche Durchführung der Lärmkartierung als Grundlage für Lärmaktionspläne

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie schreibt vor, dass die Geräuschbelastung in Ballungsräumen, an Hauptverkehrsstraßen, an Haupteisenbahnstrecken sowie in der Umgebung von Großflughäfen in Lärmkarten zu dokumentieren ist. Bis zum 30. Juni 2012 hatten in Sachsen neben den drei Ballungsräumen Dresden, Leipzig und Chemnitz weitere 218 Gemeinden insgesamt ca. 1.320 km Hauptverkehrsstraßen zu kartieren. Darüber hinaus waren ca. 360 km Haupteisenbahnstrecken sowie der Flughafen Leipzig/Halle zu untersuchen. Diese Karten sind nun regelmäßig aller fünf Jahre zu aktualisieren.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung aus dem Jahr 2012 liegen vollständig vor und sind ein wichtiges Hilfsmittel für die Lokalisierung der Lärmbrennpunkte. Sie bilden

die Basis für die sich anschließende Lärmaktionsplanung. In den Lärmaktionsplänen sind geeignete Maßnahmen zur kurz-, mittel- und langfristigen Verminderung der Geräuschbelastung festzuschreiben.

3) Aufstockung des Budgets für Lärmschutz

Beim Neubau sowie bei Ausbaumaßnahmen an Straßen und Schienenwegen, die unter den Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) fallen, werden die geplanten und erforderlichen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen im Ergebnis des Baurechtsverfahrens von der zuständigen Planfeststellungsbehörde in ihrem Planfeststellungsbeschluss festgelegt. Zudem sind die Kosten für diese Schallschutzmaßnahmen nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge stets zweckgebundener Bestandteil der Gesamtkosten des jeweiligen Neu- oder Ausbauprojekts.

Für die Lärmsanierung bestehender Bundesfernstraßen in seiner Baulast stellt der Bund seit 1978 und für die Lärmsanierung bestehender Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes seit 1999 jährlich Mittel bereit. Bereits für das Haushaltsjahr 2014 erhöhte der Bund die Mittel für Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen von 50 Mio. Euro auf 55 Mio. Euro. Für das Haushaltsjahr 2015 wurden sie nochmals um 10 Mio. Euro auf 65 Mio. Euro erhöht. Auch für Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen wurden die Mittel im Haushalt 2014 von 100 Mio. Euro auf 130 Mio. Euro erhöht. Im Haushalt 2015 beträgt der Mittelansatz ebenfalls 130 Mio. Euro.

Der Freistaat Sachsen stellt für die Lärmsanierung bestehender Straßen in seiner Baulast seit 1992 Mittel bereit. Im sächsischen Doppelhaushalt 2013/14 wurden pro Jahr 150.000 Euro für Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Staatsstraßen eingestellt. Dieser Mittelansatz ist im Doppelhaushalt 2015/16 beibehalten worden.

4) Einsatz von lärmminderndem Asphalt

Lärm mindernde Asphaltdeckschichten tragen zur Verringerung der Geräuschemissionen durch Schallabsorption und Schalldruckpegelreduktion an der Entstehungsquelle zwischen Reifen und Fahrbahnoberfläche bei. Reduzierte Reifen-Fahrbahn-Geräusche können durch einen hohen Hohlraumgehalt im Asphalt und/oder durch die Ausbildung einer lärmtechnisch optimierten Oberfläche erzielt werden.

Für die Aufstellung und Fortschreibung von technischen Regelwerken und Wissensdokumenten in den Bereichen Straßenbau, Straßenverkehrstechnik und Verkehrsplanung sind die Gremien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) verantwortlich. Dabei werden die jeweils neuesten Erkenntnisse aus Forschung und Praxis berücksichtigt. Die Herausgabe erfolgt im Falle einer geplanten Einführung für die Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Von den Ländern und den kommunalen Straßenbaulastträgern wird das von der FGSV herausgegebene Regelwerk für den Straßenbau, die Straßenverkehrstechnik und die Verkehrsplanung ebenfalls angewandt.

Im straßenbautechnischen Regelwerk sind dauerhaft lärmindernde Asphaltdeckschichten verankert, für die bei schalltechnischen Berechnungen negative Korrekturwerte (sog. DStrO-Werte) in Ansatz zu bringen sind. Hierzu gehören der als „Flüsterasphalt“ bezeichnete offenporige Asphalt (mit hohem Hohlraumgehalt) und des Weiteren lärmarmere Gussasphalt, Splitt-Mastix-Asphalt und Asphaltbetone - jeweils ohne Absplittung. Die diesen Bauweisen zugewiesenen DStrO-Werte haben Gültigkeit für Außerortsstraßen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von mindestens 70 km/h. Zudem wurden Asphaltdeckschichten im Heißeinbau auf Versiegelung in das Regelwerk der baulichen Erhaltung übernommen, die ebenfalls lärmindernde Eigenschaften besitzen und häufig innerorts realisiert werden. Ein Korrekturwert DStrO ist diesen Deckschichten jedoch noch nicht zugewiesen.

Die FGSV hat 2014 „Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten aus AC D LOA und SMA LA“ veröffentlicht. Damit wird die Anwendung der seit einigen Jahren innerorts in der Erprobung befindlichen lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschicht AC D LOA (auch bekannt als „LOAD“ bzw. „Düsseldorfer Asphalt“) sowie des lärmarmen Splitt-Mastix-Asphalts (SMA LA) als Stand der Technik empfohlen. Auch diesen Deckschichten, die immer noch Sonderbauweisen und keine Regelbauweise sind, ist bislang kein Korrekturwert DStrO für die akustischen Eigenschaften zugewiesen.

Voraussetzung zur Vergabe eines DStrO-Wertes für die genannten lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten ist der an Fernfeldmessungen geeichte rechnerische Nachweis der dauerhaften Lärminderung durch die in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und in den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS) beschriebene Methodik mit definierten Parametern an einer ausreichenden Anzahl von Messstrecken. Erst nach der Erstellung eines Statuspapiers auf der Grundlage der Messergebnisse durch die Bundesanstalt für Straßenwesen können die neuen lärmindernden Bauweisen vom BMVI im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) in das für den Lärmschutz an Straßen geltende Regelwerk eingeführt werden.

5) Regulierende Maßnahmen für den Lkw-Durchgangsverkehr in Wohngebieten

Geschwindigkeits- und Tonnagebeschränkungen sowie Durchfahrtsverbote für Lkw sind Beschränkungen des fließenden Verkehrs. Soweit sie aus Lärmschutzgründen angeordnet werden sollen, ergeben sich die Rechtsgrundlagen und Voraussetzungen aus § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 und Abs. 1b Nr. 5 in Verbindung mit § 45 Abs. 9 Straßenverkehrsordnung (StVO) und den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Lärm“ (Lärmschutz-RL-StV).

Die genannten Vorschriften knüpfen nicht an eine bestimmte Lärmgrenze an, ab der ein Tätigwerden der zuständigen Straßenverkehrsbehörde veranlasst ist. Verlangt ist vielmehr eine Abwägung um festzustellen, welcher Lärm im konkreten Einzelfall noch ortsüblich und damit zumutbar ist. Nach den Lärmschutz-RL-StV ist der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort durch Lärmberechnungen nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS) vom Straßenbaulastträger zu ermitteln. Als Orientierungspunkte für die Zumutbarkeitsgrenze sind die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) heranzuziehen, welche für den Neubau und die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen so-

wie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen gelten. Bei Überschreiten dieser Werte besteht eine Pflicht zur fehlerfreien Ermessensausübung, so dass eine umfangreiche Abwägung vorzunehmen ist, um festzustellen, ob den Belangen des Verkehrs oder den Interessen der Anwohner der Vorrang gegeben werden muss. Werden die Richtwerte der Lärmschutz-RL-StV überschritten, die höher als die Grenzwerte der 16. BImSchV sind, kann sich das Ermessen zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten. Auch dann besteht jedoch nicht zwangsläufig ein Anspruch auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen zur Lärminderung.

6) Errichtung von Messstationen an den verkehrsreichsten Güterzugstrecken

Unter der Annahme, dass die in den Petitionen angesprochenen „verkehrsreichsten Güterzugstrecken“ als Haupteisenbahnstrecken (über 30.000 Züge/Jahr) gemäß § 47b BImSchG zu definieren sind, handelt es sich dabei in Sachsen um Strecken, die ausschließlich von der bundeseigenen DB Netz AG betrieben werden.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ermittelt in Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie im Rahmen der alle fünf Jahre stattfindenden Lärmkartierung die Situation an Haupteisenbahnstrecken der gesamten Bundesrepublik Deutschland. Die Ergebnisse der Berechnung, die nach der vorgegebenen „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwege“ (VBUSch) durchzuführen sind, werden den Ländern über die zentralen Landesstellen (für Sachsen: Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie) zur Verfügung gestellt und öffentlich bekannt gegeben. Über die Homepage des Eisenbahn-Bundesamtes sind die 2012 für ca. 15.000 km Haupteisenbahnstrecken erstellten Lärmkarten abrufbar.

Der Freistaat Sachsen besitzt für diese Strecken keine Zuständigkeiten und verfügt daher auch nicht über die notwendigen Daten zur Ermittlung der an diesen Eisenbahnstrecken bestehenden Lärmsituation.

7) Schutz des gesunden Nachtschlafes

Es ist das erklärte Ziel der Bundesregierung und der Bahn als Eisenbahnunternehmen und Netzbetreiber, die Lärmbelastigung im Schienenverkehr bis 2020 um 50 Prozent zu vermindern. Dies entspricht einer Absenkung des Lärmpegels um 10 dB (A). Dafür müssen ca. 80 Prozent der Güterwagen mit lärmarmen Bremstechnik ausgerüstet sein. Um die Erfüllung dieses Ziels sicherzustellen sowie dem Eisenbahnsektor zur Rechts- und Planungssicherheit zu verhelfen, nach welcher Übergangszeit laute Wagen nicht mehr zum Einsatz kommen sollen, ist in Ergänzung der lärmbezogenen Entgeltregelung die Einführung einer ordnungsrechtlichen Komponente in Form einer Betriebsregelung für laute Lokomotiven und Güterwagen beabsichtigt. Die Betriebsbeschränkungen sollen auf empfindliche Gebiete beschränkt werden, um eine europarechtskonforme Regelung sicherzustellen.

In ihrem Koalitionsvertrag hat die Bundesregierung daher angekündigt, im Jahr 2016 den Umrüstgrad der graugussklotzgebremsten Güterwagen zu evaluieren und noch in dieser Legislaturperiode wirksame, ordnungsrechtliche Maßnahmen zu erlassen, wenn bis dahin nicht 50 Prozent der in Deutschland verkehrenden Güterwagen umgerüstet sein sollten. Diese ordnungsrechtlichen Maßnahmen auf stark befahrenen

Güterstrecken sind insbesondere für den Nachtzeitraum angedacht (z. B. Nachtfahrverbote für nicht umgerüstete Güterwagen).

Zu 1) Verbesserung der Gesetze zum Schutz der Bürger und Rechtsanspruch auf Lärmschutz bei Bestandsstrecken

Für die begehrte Verbesserung der gesetzlichen Regelungen zum Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen sowie die Schaffung eines Rechtsanspruchs auf Lärmschutz bei Bestandsstrecken ist der Bundesgesetzgeber zuständig. Die Staatsregierung setzt sich gemäß ihrem Koalitionsvertrag auf Bundesebene für eine Absenkung der Sanierungsgrenzwerte bei Bestandsstrecken sowie deren Festlegung als verbindliche Grenzwerte ein.

Eine deutliche Verbesserung der bestehenden gesetzlichen Regelungen zum Lärmschutz an Schienenwegen wurde erreicht, indem der bislang bei schalltechnischen Berechnungen in Ansatz zu bringende sogenannte Schienenbonus von 5 dB (A) mit Wirkung vom 1. Januar 2015 gestrichen worden ist. Zudem ist er bei der Lärmsanierung an bestehenden Bahnstrecken seit dem 1. Juli 2014 nicht mehr anzuwenden.

Aus Sicht der Länder werden kurzfristig vor allem verkehrswege- und verkehrsträgerübergreifende Regelungen zur Lärmvorsorge und Lärmsanierung für erforderlich gehalten. Die Verkehrsministerkonferenz hat daher am 1./2. Oktober 2014 den Beschluss gefasst, den Bund zu bitten, eine rechtliche Grundlage für eine verkehrsträgerübergreifende Schallberechnung zu schaffen. Zudem beschloss die 84. Umweltministerkonferenz am 22. Mai 2015, den Bund zu bitten, durch eine Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) eine verkehrswege- und verkehrsträgerübergreifende Gesamtlärmbetrachtung einzuführen und damit einen weiteren Anstieg von gesundheitsgefährlichem Lärm durch einzelne oder mehrere Verkehrswege auszuschließen sowie die gebotene Rechtssicherheit beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu schaffen. Zudem sind nach Auffassung der Umweltminister und Umweltsenatoren der Länder die Auslösewerte für die Lärmsanierung schrittweise an die wesentlich strengeren gesetzlichen Grenzwerte für die Lärmvorsorge anzupassen.

Zu diesem Punkt wird die Petition deshalb dem Deutschen Bundestag zugeleitet.

Zu 2) Umsetzung EU-Vorgabe – Unverzögliche Durchführung der Lärmkartierung als Grundlage für Lärmaktionspläne

Die Fristen für die alle fünf Jahre durchzuführende Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen und die daran anschließende Lärmaktionsplanung sind gesetzlich vorgegeben. Für die Lärmkartierung (mit Ausnahme der Haupteisenbahnstrecken des Bundes) sind in Sachsen die Gemeinden zuständig. Derzeit finden zwischen dem Sächsischen Städte- und Gemeindetag (SSG) und dem Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) Abstimmungen über die landeszentrale Vergabe der Lärmkartierung 2017 statt. Bei der Vorbereitung der Lärmkartierung finden u. a. die erst Mitte 2016 vorliegenden Ergebnisse der diesjährigen bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ 2015) Berücksichtigung.

Im Freistaat Sachsen liegt die Zuständigkeit für die Aktionsplanung bei den Gemeinden. Nur für die Planung von Lärminderungsmaßnahmen an den bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig.

Bisher liegen zehn verabschiedete Lärmaktionspläne vor und 22 Lärmaktionspläne sind in Vorbereitung. 155 Kommunen haben sich gegen die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes entschieden. Zu den Gründen für diese Entscheidung zählen:

- keine oder nur geringe Lärmbetroffenheiten mit Gesundheitsrelevanz
- Schallschutzmaßnahmen nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge oder Lärmsanierung sind vom Straßenbaulastträger realisiert worden
- Entlastung vom Verkehrslärm ist zukünftig absehbar.

Insofern kann der Petition zu diesem Punkt aus Sicht des Sächsischen Landtags nicht abgeholfen werden.

Zu 3) Aufstockung des Budgets für Lärmschutz

Die Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge ist an die Überschreitung der in der 16. BImSchV festgelegten Grenzwerte gebunden. Umfangreicherer Lärmschutz an neu- und ausgebauten Straßen und Schienenwegen wäre daher nur durch eine Reduzierung der gesetzlichen Grenzwerte erreichbar. Dies würde zu höheren Gesamtkosten der geplanten Bauvorhaben führen. Bei den Haushaltsaufstellungen der Baulastträger (Bund, Länder, Kommunen) müsste der höhere Mittelbedarf für den Lärmschutz demzufolge berücksichtigt und an anderer Stelle eingespart werden. Eine Absenkung der gesetzlichen Grenzwerte ist derzeit seitens des Bundes nicht vorgesehen.

Die Mittel für die freiwillige Leistung der Lärmsanierung werden dagegen im Haushalt der Baulastträger in einem zweckgebundenen Titel eingestellt und richten sich nach deren finanziellen Möglichkeiten. Beim Bund erfolgt die rechtliche Absicherung dieser Finanzmittel über das Haushaltsgesetz, ebenso beim Freistaat Sachsen.

Das BMVI beabsichtigt, auf der Elbtalstrecke 6249 von Schöna (km 11,8) bis Dresden Uhlandstraße (km 61,8) zusätzliche Maßnahmen der Lärmsanierung. Derzeit wird eine Machbarkeitsuntersuchung vorbereitet, die aus dem Haushaltstitel der Lärmvorsorge vom BMVI finanziert wird und bis Ende 2015 vorliegen soll. Das BMVI erwartet vom Freistaat Sachsen eine finanzielle Beteiligung an der Umsetzung der in der Machbarkeitsstudie identifizierten Maßnahmen. Die Staatsregierung ist grundsätzlich dazu bereit. Die Einzelheiten und haushaltsrechtlichen Voraussetzungen bedürfen noch der Abstimmung und Verhandlung mit dem Bund.

Die Abschnitte in den Ortslagen Coswig und Weinböhl, die außerhalb der Bereiche der Lärmvorsorge der Maßnahme VDE 61 liegen, sind nicht Bestandteil der Machbarkeitsuntersuchung, sollen aber als gesonderte Maßnahmen in das Zukunftsinvestitionsprogramm des Bundes aufgenommen werden.

Aus Sicht des Sächsischen Landtags kann der Petition in diesem Punkt derzeit nicht abgeholfen werden.

Zu 4) Einsatz von lärminderndem Asphalt

Den lärmindernden Bauweisen AC D LOA und SMA LA ist gemein, dass Erfahrungen hinsichtlich der bautechnischen Anforderungen und des akustischen Langzeitverhaltens nur in begrenztem Umfang vorliegen und DStrO-Werte bisher nicht zugeordnet sind. Es ist vor allem ungeklärt, ob die zunächst angenommenen Minderungswerte auch tatsächlich durch wissenschaftliche Messungen langfristig bestätigt werden können und somit eine dauerhafte Lärminderung bei den in Innerortsbereichen gefahrenen Geschwindigkeiten erreicht wird.

Da die genannten Bauweisen immer noch Sonderbauweisen sind, ist eine wichtige Voraussetzung zur Förderung nach der in Sachsen geltenden „Richtlinie des SMWA für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger“ (RL-KStB) nicht gegeben. Die Aufnahme der Deckschichten AC D LOA und SMA LA als Regelbauweise in die straßenbautechnischen Vorschriften und die Zuweisung negativer DStrO-Werte im Regelwerk für den Lärmschutz an Straßen wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Das SMWA prüft deshalb, ob in der Zwischenzeit für bestimmte Fälle eine Experimentierklausel in die derzeit in Überarbeitung befindliche RL-KStB aufgenommen werden kann. Nur so können praktische Erfahrungen bei Innerortsstraßen gesammelt werden. Der Entwurf der neuen Förderrichtlinie wird zu gegebener Zeit das dafür vorgesehene Anhörungsverfahren (kommunale Landesverbände, Landesrechnungshof) durchlaufen und der Staatsregierung zur Beschlussfassung zugeleitet.

Darüber hinaus hat das SMUL gemeinsam mit dem LfULG eine Auswertung und Systematisierung der im Freistaat Sachsen gewonnenen Erfahrungen mit lärmindernden Deckschichten in Innerortslagen in Auftrag gegeben. Damit soll deren Ausweisung als Regelbauweise durch den Bund unterstützt werden. Am 10. November 2015 wird das LfULG zu diesem Thema ein Kolloquium durchzuführen, das auch der interessierten Öffentlichkeit offensteht.

Aus Sicht des Sächsischen Landtags ist in diesem Punkt derzeit keine Abhilfe möglich.

Zu 5) Regulierende Maßnahmen für den Lkw-Durchgangsverkehr in Wohngebieten

Notwendig ist in jedem Einzelfall eine sachgerechte Entscheidung, die sowohl dem Schutz der Wohnbevölkerung vor Verkehrslärm als auch der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und somit dem Mobilitätsbedürfnis der Bürger Rechnung trägt.

Bei Geschwindigkeits- und Tonnagebeschränkungen sowie Durchfahrtsverboten, die eine besonders starke Einschränkung des Verkehrs darstellen, ist daher durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde zu prüfen, welcher Lärm im konkreten Einzelfall noch ortsüblich und damit zumutbar ist, welchen Belastungen die Anwohner ausgesetzt sind, in deren Straße aus Lärmschutzgründen verdrängter Verkehr verlagert wird, ob im Falle von Tonnagebeschränkungen und Durchfahrtsverboten überhaupt geeignete Umleitungsstrecken vorhanden sind oder ob sonst zur Lärminderung dienende mildere Mittel zur Verfügung stehen. Auch der Vorbehalt des Straßenrechtes muss beachtet werden. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutz-

gründen dürfen deshalb nicht den Widmungsinhalt der Straße für die zugelassenen Verkehrsarten beseitigen. Durchfahrtsverbote für Lkw kommen somit im Allgemeinen bei klassifizierten Straßen (Bundesautobahnen sowie Bundes-, Staats- und Kreisstraßen) nicht in Betracht.

Im Auftrag der Verkehrsministerkonferenz wurde im Übrigen 2015 eine länderoffene Ad-hoc-Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich mit der Erleichterung der Anordnung von Tempo 30-Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Verkehrssicherheits- und Lärmschutzgründen in Innerortsbereichen befasst. Auch die Umweltministerkonferenz sprach sich auf ihrer 84. Sitzung am 22. Mai 2015 dafür aus, die Eingriffsschwellen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm zu senken und bereits bestehende Handlungsspielräume auszuschöpfen.

Aus Sicht des Sächsischen Landtags kann der Petition durch die ergriffenen Maßnahmen in diesem Punkt abgeholfen werden.

Zu 6) Errichtung von Messstationen an den verkehrsreichsten Güterzugstrecken

Grundsätzlich basiert die Lärmvorsorge und Lärmsanierung an Eisenbahnstrecken auf schalltechnischen Untersuchungen nach dem in der Anlage 2 zur Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für Schienenwege vorgegebenen Berechnungsverfahren. Lärmmessungen sind dabei nicht vorgesehen und werden daher von der DB AG auch nicht vorgenommen.

Einen Anspruch der Anwohner von Eisenbahnstrecken auf Lärmmessungen hat die Bundesregierung daher in ihrer Antwort vom 21. Januar 2015 auf die Kleine Anfrage von Abgeordneten und der Fraktion DIE LINKE des Deutschen Bundestages „Fortschreibung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ (BT-Drucksache 18/3789) unter Frage 19 verneint.

Der Bundesrat hat allerdings im Verfahren zum Erlass eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich (BR-Drs 559/12(B) vom 23. November 2012, Ziffer 26) einen Beschluss zur Einführung eines Lärmmonitorings gefasst. Damit könnte neben dem Umrüstgrad der Güterwagen auch der Wartungszustand der Fahrzeuge wie auch der Gleise erfasst werden, die maßgeblichen Einfluss auf die Lärmentstehung haben.

Zu diesem Punkt wird die Petition dem Deutschen Bundestag zugeleitet.

Zu 7) Schutz des gesunden Nachtschlafes

Nächtlicher Güterverkehr ist durch kurze laute Vorbeifahrten und nachfolgende längere Lärmpausen charakterisiert. Die mit den lauten Vorbeifahrten einhergehenden Aufwachreaktionen können die Erholungswirkung des Nachtschlafes nachhaltig stören. Mit dem Mittelungspegel, der bisher zur Beurteilung von Bahnlärm herangezogen wird, ist diese Störwirkung nicht abbildbar.

Auf Initiative der Länder Hessen, Rheinland-Pfalz und Sachsen hat die Umweltministerkonferenz die Bundesregierung gebeten, ein Spitzenwertkriterium für die Be-

wertung des nächtlichen Schienenverkehrslärms einzuführen. Daher engagiert sich der Freistaat Sachsen in einer Arbeitsgruppe der Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), um dafür die notwendigen fachlichen Voraussetzungen zu schaffen.

Derzeit kann der Petition aus Sicht des Sächsischen Landtags in diesem Punkt nicht abgeholfen werden.

Im Hinblick auf die begehrte Verbesserung der gesetzlichen Regelungen zum Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen, die Schaffung eines Rechtsanspruchs auf Lärmschutz bei Bestandsstrecken sowie die Aufnahme lärmindernder Deckschichten als Regelbauweisen in das bundeseinheitliche Regelwerk für den Straßenbau und den Lärmschutz an Straßen werden die Petitionen an den Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages überwiesen (Punkte 1 und 6).

Zu den Punkten 2, 3, 4 und 7 kann aus Sicht des Sächsischen Landtags derzeit nicht abgeholfen werden.

Zu Punkt 5 konnte aus Sicht des Sächsischen Landtags dem Anliegen der Petenten abgeholfen werden.

Dresden, den 20. Oktober 2015

Sächsischer Landtag
Lauterbach
Vorsitzende Petitionsausschuss