

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Diana Golze, Karin Binder, Roland Claus, Dr. Dagmar Enkelmann, Lutz Heilmann, Hans-Kurt Hill, Katrin Kunert, Michael Leutert, Dorothee Menzner, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Verbesserung der Lärmsanierung an Bundesautobahnen

Nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie mussten bis zum 30. Juni 2007 für besonders stark von Lärm belastete Verkehrswege und Ballungsräume Lärmkarten erstellt werden und bis zum 18. Juli 2008 Aktionspläne, in denen insbesondere Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastungen aufgeführt werden. Anders als die EU-Luftreinhaltungsrichtlinie sieht die EU-Umgebungslärmrichtlinie aber keine echten Grenzwerte vor, die zur Aufstellung eines Aktionsplans verpflichten. Bei der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht hat es die Bundesregierung zudem versäumt, den EU-rechtlichen Spielraum zur Vorgabe bundesweit einheitlicher Auslösewerte zu nutzen. Maßgeblich sind daher diverse fachliche Einzelbestimmungen im Immissionsschutzrecht, dem Verkehrsrecht und dem Baurecht. Dieser Flickenteppich unterschiedlichster Bestimmungen mit erheblich voneinander abweichenden Werten, teils als echte Grenzwerte, teils in Form von Auslöswerten, erschwert die Lärmaktionsplanung erheblich.

Das Fehlen echter gesetzlicher Vorgaben zur Lärmsanierung führt unter anderem dazu, dass Kommunen, die im Zuge der Lärmaktionsplanung Lärmschutzmaßnahmen an Verkehrswegen durchführen wollen, keine Handlungsmöglichkeiten haben, wenn der Verkehrsweg nicht in ihrer Baulast liegt. Die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR97) legen zwar Grenzwerte für die Lärmsanierung fest, die Maßnahmen werden aber als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt. Beabsichtigt eine Kommune, den Lärm an einer Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes zu reduzieren, bleibt ihr nur die Möglichkeit, an den Bund als Baulastträger zu appellieren, freiwillig Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen. Die Bundesregierung kann aufgrund fehlender Rechtsgrundlagen nicht verpflichtet werden, Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen. Dies beeinträchtigt die Wirksamkeit der Lärminderungsplanung erheblich.

Dennoch sieht die Bundesregierung bei der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen nur noch geringen Sanierungsbedarf. Dies liegt aber daran, dass die Grenzwerte der Lärmsanierung sehr hoch sind und erheblich über denen liegen, die beim Neu- und Ausbau von Straßen zulässig sind. Dazu heißt es im „Nationalen Verkehrslärmschutzpaket“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vom 2. Februar 2007 auf Seite 9: „Langfristig kommt eine Annäherung der Grenzwerte für die Lärmsanierung an die wesentlich strengeren Vorsorgegrenzwerte für Aus- und Neubaumaßnahmen in Betracht. Die Unterschiede betragen bei Straßen bis zu 13 dB(A). Eine Gleichbehandlung aller Lärmbetroffenen nur an Bundesautobahnen erfordert allerdings zusätzliche Investitionen von 100 Mio. Euro/Jahr.“

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Würde es die Bundesregierung begrüßen, wenn es verbindliche und EU-weit einheitliche Lärmgrenzwerte gäbe, die einen Anspruch auf Lärmsanierung begründen würden?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, wie setzt sich die Bundesregierung dafür aktiv auf EU-Ebene ein?
2. Warum hat die Bundesregierung darauf verzichtet, verbindliche und einheitliche Lärmgrenzwerte für die Lärmaktionsplanung vorzugeben?
3. Wie viel Mittel aus den beiden Konjunkturpaketen, die eine deutliche Erhöhung der Investitionsmittel für Bundesfernstraße vorsehen, kommen als zusätzliche Maßnahmen dem Lärmschutz an Bundesfernstraßen zugute (Angaben bitte absolut und in Prozent der gesamten zusätzlichen Mittel für Bundesfernstraßen)?
4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket genannte erforderliche Summe von 100 Mio. Euro jährlich zur erheblichen Senkung der Lärmemissionen durch Bundesautobahnen angesichts der in jüngster Zeit beschlossenen Ausweitung der Investitionen eine grundsätzlich zu bewältigende Investitionssumme darstellt (bitte begründen)?
5. Plant die Bundesregierung eine Absenkung der Grenzwerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen?
Wenn ja, wann, und wie?
Wenn nein, warum nicht?
6. Würde eine Änderung der Richtlinien des BMVBS für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR97) automatisch gleichermaßen für Bundesautobahnen wie für Bundesstraßen gelten, oder wären getrennte Regelungen möglich (bitte begründen)?
7. Würde eine Absenkung der Grenzwerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen direkt oder indirekt Auswirkungen auf das Erfordernis der Lärmsanierung an Straßen, die sich nicht in der Baulast des Bundes befinden, haben?
Wenn ja, welche, und warum?
8. Wie hoch wären in etwa die jährlichen Kosten des Bundes, würden die Grenzwerte für die Lärmsanierung an Bundesstraßen – wie im „Nationalen Verkehrslärmschutzpaket“ angekündigt – auf das Niveau der Grenzwerte für den Neu- und Ausbau gesenkt?
9. Sieht es die Bundesregierung als sinnvoll an, dass nach gängiger Rechtsauffassung lärmschutzrechtliche Maßnahmen im Straßenverkehr abgelehnt werden, wenn sie eine Senkung des Lärmpegels um bis zu 3 dB(A) bewirken?
Wenn ja, warum?
Wenn nein, was gedenkt die Bundesregierung zu unternehmen, um den Lärmschutz im Straßenverkehr zu verbessern?
10. Plant die Bundesregierung eine Änderung der Lärmschutzrichtlinien StV?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, was genau soll wann geändert werden?

Berlin, den 15. April 2009

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion