

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Gustav Herzog, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Hans-Joachim Hacker, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes im Landverkehr

Das gesellschaftliche Grundbedürfnis einer möglichst uneingeschränkten Mobilität und dessen Ermöglichung durch den fortschreitenden Ausbau der Verkehrsinfrastruktur läuft zunehmend dem weiteren Grundbedürfnis der Bevölkerung nach Ruhe und Erholung zuwider. Verkehrsgeräusche sind Hauptquelle von Lärm sowohl in urbanen Ballungsräumen als auch außerorts und beeinflussen somit unsere Lebensqualität. Tatsächlich kann Lärm krankmachen. Lärmbedingte Schlafstörungen erhöhen laut einer Studie der Weltgesundheitsorganisation das Risiko für Allergien, Herzkreislauferkrankungen, Bluthochdruck und Migräne um bis zu 56 Prozent. Die Langzeitbelastung durch Verkehrslärm sei in Europa demnach für bis zu 3 Prozent aller tödlichen Herzanfälle verantwortlich. Krankheiten, eingeschränkte Konzentrationsfähigkeit oder Nervosität wirken sich auf die persönliche und die volkswirtschaftliche Leistungsfähigkeit aus. Zu Recht schwindet daher die Akzeptanz der Bevölkerung gegenüber mobilitätsbedingtem Lärm.

Laut Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen wird die Verkehrsleistung in der Summe des motorisierten Personenverkehrs bis 2025 um 19 Prozent, im Güterverkehr sogar um 71 Prozent steigen. Um die Bevölkerung vor den zu erwartenden, zunehmenden Lärmbelastungen besser schützen zu können, hat die Bundesregierung 2009 unter Federführung des damaligen Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, das Nationale Verkehrslärmschutzpaket II beschlossen. Darin wurden umfangreiche Maßnahmen für einen besseren Lärmschutz erarbeitet und konkret benannt. Das Land Rheinland-Pfalz hat mit seinem Entschließungsantrag im Bundesrat (Bundesratsdrucksache 834/09) ebenfalls konkrete Maßnahmen zur Verbesserung beim Verkehrslärmschutz gefordert, und der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP verspricht, den Mobilitätsbedürfnissen ebenso Rechnung zu tragen wie den Anforderungen von Lärmschutz.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass Lärm ein gesellschaftlich relevantes Problem darstellt, und wie beurteilt die Bundesregierung Studien, die zu den Ergebnissen kommen, dass Lärm negative Auswirkungen auf die körperliche oder seelische Unversehrtheit hat?
2. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung und wie hoch schätzt sie die volkswirtschaftlichen Schäden durch Arbeitsausfall oder Leistungseinschränkung infolge lärmbedingter Krankheit und Konzentrationsschwäche?

3. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung und wie hoch schätzt sie die volkswirtschaftlichen Schäden durch Umsatzeinbußen im Tourismus und Wertminderungen bei Häusern und Grundstücken?
4. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Bevölkerungsanteil, der sich von Verkehrslärm belästigt fühlt?
5. Welche verkehrsträgerbezogenen Unterschiede gibt es bei der Festlegung der Immissionsgrenzwerte?
6. Welche „Besonderheiten des Schienenverkehrs“ legt die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) bei der Berechnung des Beurteilungspegels des Schienenverkehrs zugrunde?
7. Hat Schienenlärm einen weniger schädlichen Einfluss auf die Gesundheit und Lebensqualität der unmittelbar davon Betroffenen als Straßenlärm?
8. Wo werden unter Berücksichtigung einer scharfen Abgrenzung hinsichtlich des Entstehungsortes (z. B. städtische Autobahnen, Schienenwege oder Bahnhöfe) und des Verursachers (z. B. Motorräder, Lkw oder Güterzüge bzw. Antriebs- oder Abrollgeräusche, Brems- oder Beschleunigungsgeräusche) die meisten Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV festgestellt?
9. Erachtet die Bundesregierung den im Vollzug zwar zweckmäßigen Mittlelungspegel auch in Beziehung auf die tatsächlichen Auswirkungen von Lärm und Lärmspitzen für angemessen und sinnvoll?
10. Welche Vollzugsmöglichkeiten haben die zuständigen Behörden zur wirksamen Durchsetzung des § 2 der 16. BImSchV?
11. Welche Lärmschwerpunkte, wie z. B. das Obere Mittelrheintal, gibt es in Deutschland?
12. Wird die Bundesregierung die in verschiedenen Gesetzen verankerten Regelungen zum Lärmschutz in einem Verkehrslärmschutzgesetz zusammenfassen?
13. Plant die Bundesregierung einen verbindlichen Rechtsanspruch auf Lärmsanierung an bereits fertiggestellten Straßen und Schienenwegen einzuführen, und wenn ja, unterstützt die Bundesregierung den Vorschlag, aufgrund der damit verbundenen hohen Kosten, die Lärmsanierung im Rahmen von Stufenplänen umzusetzen?
14. Welche Maßnahmen des Nationalen Verkehrslärmpaketes II vom 27. August 2009 hat die Bundesregierung bereits umgesetzt oder bis wann beabsichtigt sie was zu tun?
15. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Geräuschgrenzwerte der verschiedenen Verkehrsträger weiter zu reduzieren?
16. Wenn ja, wann ist damit zu rechnen, und welche Grenzwerte werden für welchen Verkehrsträger angestrebt, damit Lärm gar nicht erst entsteht?
17. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Grenzwerte für zulässige Emissionen bei der Zulassung von Fahrzeugen abzusenken, um Antriebsgeräusche gar nicht erst entstehen zu lassen?
18. Wenn ja, wann ist damit zu rechnen, und welche technischen Potentiale können dabei ausgeschöpft werden?
19. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Emissionsgrenzwerte bei der Zulassung von Reifen abzusenken, um Abrollgeräusche gar nicht erst entstehen zu lassen?

20. Wenn ja, wann ist damit zu rechnen, und welche technischen Potentiale können dabei ausgeschöpft werden, ohne die Sicherheit der Reifen negativ zu beeinflussen?
21. Welche technischen Lärminderungspotentiale sieht die Bundesregierung bei der Weiterentwicklung lärmindernder Straßenbeläge?
22. Wird die Bundesregierung eine akustische Zustandserfassung von Straßenbelegen auf Bundesstraßen einführen?
23. Wird die Bundesregierung zukünftig verbindlich festschreiben, dass auf hochbelasteten Bundesstraßen grundsätzlich lärmarme Deckenschichten, zumindest bei der Erneuerung der Decken, verlegt werden?
24. Beabsichtigt die Bundesregierung, bei der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen die Sanierungswerte um 3 Dezibel abzusenken?
25. Wenn ja, wann, und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für die Investitionen in die dann notwendigen Lärmschutzmaßnahmen?
26. Wann wird die Aktualisierung des Lärmberechnungsverfahrens (Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90) abgeschlossen sein?
27. Hält die Bundesregierung den heutigen Unterschied zwischen Lärmsanierungswerten für Bestandsstrecken und Lärmvorsorgewerten für Aus- und Neubaumaßnahmen von bis zu 13 Dezibel für richtig und den Belangen der Anwohner gerecht werdend?
Wenn nein, wie gedenkt die Bundesregierung den Unterschied abzubauen?
28. Erachtet die Bundesregierung den Lärmschutz von Fernfahrern auf Rastanlagen von Bundesautobahnen für hinreichend?
29. Wenn nein, welche Rastanlagen müssen mit weiteren Lärmschutzmaßnahmen ausgebaut werden, um einen angemessenen Lärmschutz sicherzustellen?
30. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung, und bis wann möchte sie diese Lärmschutzmaßnahmen abgeschlossen haben?
31. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, den Belastungen von Anwohnern in so genannten Bündelungslagen, wo sich Schienen- und Straßenlärm überlappen, besser gerecht zu werden, und sollte nach Ansicht der Bundesregierung in Zukunft der Summenpegel aus Straße und Schiene bei dem Lärmsanierungsprogramm für die Bundesfernstraßen wie auch für die Schiene Grundlage der zu ergreifenden Maßnahmen sein?
32. Beabsichtigt die Bundesregierung, sich bei der Überarbeitung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität für Schienenfahrzeuge (TSI) dafür einzusetzen, dass die 2005 beschlossenen Lärmemissionsgrenzwerte abgesenkt werden?
33. Beabsichtigt die Bundesregierung, den Berichtszeitraum von sieben Jahren abzuwarten, bis sie die Verhandlungen auf europäischer Ebene intensiviert, obwohl schon jetzt feststeht, dass erhebliches weiteres technisches Geräuschminderungspotential vorhanden ist?
34. Wann rechnet die Bundesregierung damit, dass Ergebnisse aus dem Forschungsvorhaben „Leiser Zug auf realem Gleis“ in verbindliche Vorschriften bei der Produktion neuer Güterwagen einfließen?
35. Wie beurteilt die Bundesregierung das 10-Punkte-Programm „Leises Rheintal“ der Umwelt- und Verkehrsminister von Rheinland-Pfalz und Hessen?

36. Wie beabsichtigt die Bundesregierung die Schienenlärmbelastung im Mittelrheintal gegenüber dem heutigen Stand um 10 Dezibel abzusenken?
37. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, für Strecken durch das Mittelrheintal Geschwindigkeitsbegrenzungen zu erlassen, um zumindest die nächtliche Lärmbelastung für die Anwohner zu mindern, und warum schlägt sie dem Deutschen Bundestag keine Anpassung der Rechtsgrundlage vor, um rechtssicher Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Fahrverbote aussprechen zu können?
38. Wie erfolgt die Güterabwägung durch die Bundesregierung zwischen den berechtigten Interessen des Bahnverkehrs nach einer guten Betriebsqualität und dem Recht der Anwohner auf nächtliche Ruhe?
39. Erachtet die Bundesregierung beide berechtigten Interessen im Mittelrheintal miteinander vereinbar?
40. Welche weiteren Lösungsmöglichkeiten sieht die Bundesregierung für die besondere Lärmproblematik im Mittelrheintal?
41. Wie begegnet die Bundesregierung dem zunehmenden Problem der Erschütterungen durch Zugbewegungen im Mittelrheintal?
42. Favorisiert die Bundesregierung bei der Einführung lärmabhängiger Trassenpreise eine Bonusregelung oder eine für die öffentliche Hand kostenneutrale Bonus-Malus-Regelung, und wann ist mit der konkreten Einführung lärmabhängig ausdifferenzierter Trassenpreise zu rechnen?
43. Welche Zeitdauer hält die Bundesregierung, angesichts hunderttausender, täglich von Schienenlärm betroffener Anwohner, für angemessen, um die verschiedenen Modelle der Trassenpreisgestaltung zu prüfen?
44. Wie viele Güterwagen wurden bisher auf geräuscharme K- oder LL-Bremssohlen umgerüstet, und wie hoch ist ihr prozentualer Anteil am täglich im deutschen Eisenbahnnetz eingesetzten Schienenfahrzeugpark?
45. Wie viele Güterwagen wurden bereits mit geräuscharmen K- oder LL-Bremssohlen angeschafft, und wie hoch ist ihr prozentualer Anteil am täglich im deutschen Eisenbahnnetz eingesetzten Schienenfahrzeugpark?
46. Auf welchen Strecken werden diese mit geräuschärmeren Bremssohlen ausgestatteten Schienenfahrzeuge überwiegend eingesetzt?
47. Beabsichtigt die Bundesregierung, Lärmkontingente für hoch belastete Strecken einzuführen, und wenn ja, mit welchen ordnungspolitischen Instrumenten sollen sie durchgesetzt werden?
48. Wie beurteilt die Bundesregierung die von LL-Sohlen ausgehende Geruchs- und Staubbelastung im Zusammenhang mit den Kostenvorteilen gegenüber der K-Sohle?
49. Welche technischen Optimierungsmöglichkeiten im Schienenverkehr konnte die Bundesregierung aus dem Projekt „Erprobung innovativer Maßnahmen am Gleis“ ziehen, wie hoch schätzt sie das Lärmreduzierungspotential, und wann rechnet sie mit konkreten Praxisanwendungen?
50. Hält sie die vollständige Einhausung von einzelnen Bahnstrecken für möglich und im Sinne des Lärmschutzes für sinnvoll, und wie hoch schätzt die Bundesregierung den Kostenaufwand für die hoch lärmbelastete Strecke im Mittelrheintal?
51. Welche Kosten haben die bisherigen Lärmschutzmaßnahmen im Rheintal verursacht?

52. Hält die Bundesregierung die Umlenkung des Güterzugverkehrs aus dem Rheintal raus auf eine alternative, neue Nord-Süd-Achse für möglich und im Sinne der Entlastung der Anwohner des Rheintals für sinnvoll?
53. Wie beurteilt die Bundesregierung die von der Deutschen Bahn AG beantragte Trassenführung der Aus- und Neubaustrecke zwischen Offenburg und Riegel im Zusammenhang mit der Planungsalternative Baden 21?
54. Hält die Bundesregierung den in der von der Deutschen Bahn AG beantragten Trassenführung vorgesehenen Lärmschutz für ausreichend?
55. Beabsichtigt die Bundesregierung, den Schienenbonus abzuschaffen?
56. Wenn ja, wann, und mit welchen Folgekosten rechnet die Bundesregierung für die Investitionen in die dann notwendigen Lärmschutzmaßnahmen?
57. Wann und wie wird die Bundesregierung die 16. BImSchV den heutigen Lärmschutzbedürfnissen anpassen, und wie beabsichtigt sie der Tatsache gerecht zu werden, dass nicht allein die derzeit gültigen Mittelungspegel ausschlaggebend sind, sondern insbesondere Lärmspitzen den Schlaf stören und Herz- und Kreislaufbelastungen herbeiführen?
58. Wird die Bundesregierung das Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen fortschreiben, und wenn ja, mit welchen jährlichen Mitteln soll das Programm ausgestattet werden?
59. Welche finanziellen Mittel hat der Bund seit dem Jahr 2000 jährlich für den Verkehrslärmschutz an Straßen zur Verfügung gestellt?
60. Welche finanziellen Mittel hat der Bund seit dem Jahr 2000 jährlich an Gesamtinvestitionen in den Verkehrsträger Straßen getätigt, und in welchem prozentualen Verhältnis stehen diese zu den Investitionen in den Verkehrslärmschutz an Straßen?
61. Welche finanziellen Mittel hat der Bund seit dem Jahr 2000 jährlich für den Verkehrslärmschutz an Schienenwegen zur Verfügung gestellt?
62. Welche finanziellen Mittel hat der Bund bzw. die Deutsche Bahn AG seit dem Jahr 2000 jährlich an Gesamtinvestitionen in den Verkehrsträger Schiene getätigt, und in welchem prozentualen Verhältnis stehen diese zu den Investitionen in den Verkehrslärmschutz an Schienenwegen?
63. Wie hoch ist der prozentuale Anteil der für 2010 und 2011 geplanten Investitionsmittel in Lärmschutzmaßnahmen entlang von Straßen am Gesamtinvestitionsvolumen des Verkehrsträgers Straße?
64. Wie hoch ist der prozentuale Anteil der für 2010 und 2011 geplanten Investitionsmittel in Lärmschutzmaßnahmen entlang von Schienenwegen am Gesamtinvestitionsvolumen des Verkehrsträgers Schiene?
65. Welche Anreize setzt die Bundesregierung bei der Entwicklung geräuscharmer Antriebstechnologien bei Pkw und Lkw?
66. Wird die Bundesregierung im Rahmen der Innenministerkonferenz der Länder auf die Bundesländer einwirken, dass die Polizei mit einer größeren Anzahl an Schallmessgeräten zur Erfassung und Ahndung illegaler Ersatzschalldämpfer ausgestattet wird?
67. Wird die Bundesregierung im Rahmen der Innenministerkonferenz der Länder auf die Bundesländer einwirken, dass das große Vollzugsdefizit bei der Überwachung des § 30 Absatz 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO), wonach unnötiger Lärm durch Kfz, wie das Laufenlassen des Motors, lautes Türschlagen und unnötiges Hin- und Herfahren verboten ist, überwunden wird?

68. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, eine jährliche Überprüfung der Geräuschemissionen motorisierter Zweiräder im Rahmen einer Umweltuntersuchung einzuführen?
69. Wird die Bundesregierung verbindliche Grenzwerte als Auslöser von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen an bereits bestehenden Straßen zum Schutz der Anwohner von Straßenverkehrslärm nach § 45 Absatz 1 StVO einführen?
70. Betrachtet die Bundesregierung die Elektromobilität als möglichen Lösungsansatz zur Reduzierung der Verkehrslärmemissionen?
71. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass das von ihr angestrebte Ziel, 1 Million Elektrofahrzeuge bis 2020 auf die Straße zu bringen, bei den voraussichtlich dann über 42 Millionen in Deutschland zugelassenen Pkw einen relevanten Beitrag zur Lärmreduzierung haben kann?
72. Sollte der Ausbau der Elektromobilität nicht im Sinne einer raschen Lärmsanierung beschleunigt werden?
73. Hält die Bundesregierung eine Elektrifizierung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mittelfristig für möglich, um Emissionen von besonders lärmintensiven Fahrzeugen, wie Bussen und Lkw, abzubauen?
74. Wie viele Busse mit alternativen Antrieben (rein elektrisch angetrieben, mit Wasserstoffbrennstoffzelle oder als Hybrid) sind in welchen deutschen Städten im öffentlichen Personennahverkehr im Einsatz?
75. Welche Erfahrungen konnten bisher bezüglich der Geräuschentwicklung und der Tauglichkeit im alltäglichen Betriebseinsatz jeweils im Vergleich zu konventionell angetriebenen Bussen gewonnen werden?

Berlin, den 9. Juni 2010

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

