

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gustav Herzog, Sören Bartol,
Uwe Beckmeyer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/2056 –**

Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes im Landverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

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, Herz-Kreislaufkrankungen, Bluthochdruck und Migräne um bis zu 56 Prozent. Die Langzeitbelastung durch Verkehrslärm sei in Europa demnach für bis zu 3 Prozent aller tödlichen Herzinfarktfälle 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 (Bundratsdrucksache 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.

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?

Die Bundesregierung begreift Lärm als gesellschaftlich relevantes Thema. Die Lärmbelastung der Bevölkerung soll reduziert werden. Die Akzeptanz für einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hängt entscheidend von einer Lärmreduzierung ab.

Zu den vielfältigen Wirkungen von Verkehrslärm gibt es zahlreiche wissenschaftliche Studien und Untersuchungen. Diese zeigen negative Auswirkungen auf das Wohlbefinden auf und weisen auf Gesundheitsrisiken bei Lärmbelastungen hin. Die Ergebnisse der im Jahr 2006 vom Umweltbundesamt vorgelegten Meta-Analyse „Transportation Noise and Cardiovascular Risk“ (www.umweltdaten.de), für die zahlreiche epidemiologische Studien ausgewertet wurden, deuten auf ein erhöhtes Herz-Kreislaufisiko bei Personengruppen hin, die chronisch mit Straßenverkehrslärm belastet sind (z. B. erhöhter Blutdruck oder Herzinfarkt). Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat aktuell auf die Bedeutung eines ungestörten Schlafes für die körperliche und geistige Erholung hingewiesen. In den „Night Noise Guidelines for Europe“ wurde der aktuelle Wissensstand zum Thema Lärm und Schlafstörungen zusammengetragen. Die Lärmwirkungsforschung kommt allerdings noch nicht in allen Punkten zu einheitlichen Ergebnissen.

Im Oktober 2006 hat die Bundesregierung das Vorhaben Deufrako – Noise Effects (Wirkungsorientierte Bewertung unterschiedlicher Verkehrslärmarten und deren zeitlicher Struktur. Kognitive Leistung, Befinden und Schlafverhalten) ausgelöst. Das Projekt zielt darauf ab, die Lästigkeit zeitlicher Strukturen des Schienenverkehrslärms und deren Wirkung auf Schlafverhalten und kognitive Leistung darzustellen und mit den Wirkungen des Straßen- und des Luftverkehrslärms zu vergleichen.

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?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu den volkswirtschaftlichen Schäden durch Verkehrslärm liegen verschiedene Studien vor, die zwischen gesundheitsbezogenen Kosten und durch Belästigungen verursachte Kosten (z. B. Immobilienwertverluste) unterscheiden. Infraschätzt die jährlichen Kosten (Stand 2005) beim Straßenverkehrslärm auf etwa 8,8 Mrd. Euro pro Jahr (überwiegend durch Belästigungen verursachte Kosten) und 3,5 Mrd. Euro gesundheitsrelevante Kosten. Jüngere Untersuchungen kommen zu ähnlichen Größenordnungen (z. B. K. Giering mit 9,1 Mrd. Euro pro Jahr, davon 1,45 Mrd. Euro Gesundheitskosten; Stand 2009). Die Lärmkosten des Schienenverkehrs sind deutlich niedriger. So schätzt Infras die Lärmkosten auf 0,83 Mrd. Euro pro Jahr.

Globale Daten zu möglichen Umsatzeinbußen im Tourismus liegen der Bundesregierung nicht vor.

4. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Bevölkerungsanteil, der sich von Verkehrslärm belästigt fühlt?

Umfragen von 2008 zeigen, dass sich durch Straßenverkehrslärm 59 Prozent und durch Schienenverkehrslärm 24 Prozent der Bürgerinnen und Bürger belästigt fühlen, darunter jeweils 12 Prozent äußerst bzw. 4 Prozent stark belästigt.

5. Welche verkehrsträgerbezogenen Unterschiede gibt es bei der Festlegung der Immissionsgrenzwerte?

Die in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) genannten Immissionsgrenzwerte gelten gleichermaßen für den Bau und die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen wie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen.

6. Welche „Besonderheiten des Schienenverkehrs“ legt die 16. Bundesimmissionschutzverordnung (16. BImSchV) bei der Berechnung des Beurteilungspegels des Schienenverkehrs zugrunde?

Als die 16. BImSchV vom 12. Juni 1990 erlassen wurde, lagen Erkenntnisse vor, dass die von Schienenwegen ausgehenden Verkehrsgeräusche als weniger lästig und störend gelten als die von Straßen ausgehenden. Diese Erkenntnisse beruhen u. a. auf sozialwissenschaftlichen Studien: Die Ergebnisse einer interdisziplinären Feldstudie Ende der 70er-Jahre/Anfang der 80er-Jahre bildeten die Grundlage für die Festlegung des Korrekturwertes. Dieser ist bei der Berechnung des Beurteilungspegels an Schienenwegen nach der 16. BImSchV als Abschlag in Höhe von 5 dB(A) zu berücksichtigen (sog. Schienenbonus). Der Bonus gilt allerdings nicht für Rangierbahnhöfe und vergleichbare Anlagen, da der von ihnen ausgehende Lärm ebenso belästigend ist wie Straßenverkehrslärm.

7. Hat Schienenlärm einen weniger schädlichen Einfluss auf die Gesundheit und Lebensqualität der unmittelbar davon Betroffenen als Straßenlärm?

Verschiedene Studien zu den Auswirkungen von Schienenlärm belegen ein hohes Maß subjektiver Belästigung und Gestörtheit der Betroffenen durch den Zugverkehr bei hohen und weiter ansteigenden Schallpegeln. Dies kann bei nächtlicher Exposition zu Störungen des Schlafverhaltens führen, die langfristig ein Gesundheitsrisiko darstellen können. Hinsichtlich eines Vergleichs der Auswirkungen von Schienen- und Straßenverkehrslärm existieren unterschiedliche Befunde.

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?

Die Höhe und Anzahl von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte ist einerseits von der Höhe der Emissionen abhängig, andererseits von einer Vielzahl von Faktoren des speziellen Falles. Eine entsprechend der Fragestellung differenzierte Statistik ist der Bundesregierung nicht bekannt. Eine Übersicht über die Belastungshöhen ergibt sich aus den im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie erstellten Lärmkarten für Hauptverkehrswege und Ballungsräume.

9. Erachtet die Bundesregierung den im Vollzug zwar zweckmäßigen Mittelungspegel auch in Beziehung auf die tatsächlichen Auswirkungen von Lärm und Lärmspitzen für angemessen und sinnvoll?

Der Mittelungspegel hängt von der Lautstärke, Dauer und Häufigkeit der jeweiligen typischen Vorbeifahrt-Ereignisse ab. Damit sind die bezüglich der Mittelungspegel zu ergreifenden Schutzmaßnahmen auch wesentlich zur Lärminderung der zugrunde liegenden Vorbeifahrt-Ereignisse. Insofern sind die auf Mittelungspegel bezogenen Lärmschutzanforderungen grundsätzlich so festgesetzt worden, dass sie die Lärmsituation pauschalierend berücksichtigen.

10. Welche Vollzugsmöglichkeiten haben die zuständigen Behörden zur wirksamen Durchsetzung des § 2 der 16. BImSchV?

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen ist die 16. BImSchV als gesetzliche Regelung vom Träger des Vorhabens zu beachten. Mit der Planfeststellung werden die Vorgaben der 16. BImSchV im Einzelfall verbindlich umgesetzt.

11. Welche Lärmschwerpunkte, wie z. B. das Obere Mittelrheintal, gibt es in Deutschland?

Die Hauptstrecken des Güterverkehrs der Bahn sind die Strecken mit den höchsten Lärmemissionen. Hierzu zählen beispielsweise der Rheinkorridor sowie der Korridor Hamburg–Hannover–Göttingen–Fulda–Würzburg, aber auch Ost-West-Korridore wie Hannover–Hamm–Ruhrgebiet, Nürnberg–Passau und Mannheim–Stuttgart–Ulm–München–Rosenheim. Die strategischen Lärmkarten des Eisenbahn-Bundesamtes, die gemäß der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie für 2007 ausgearbeitet worden sind, weisen die Lärmbelastungen im Einzelnen aus.

12. Wird die Bundesregierung die in verschiedenen Gesetzen verankerten Regelungen zum Lärmschutz in einem Verkehrslärmschutzgesetz zusammenfassen?

Die Bundesregierung prüft die Möglichkeiten, auf der Grundlage eines einheitlichen Lärmschutzkonzeptes Lärmschutzregelungen und Berechnungsverfahren zu harmonisieren und Verfahrensweisen einzuführen, mit denen die Belastung durch mehrere Verkehrsquellen bewertet werden können. Es ist jedoch derzeit nicht ersichtlich, ob sich daraus der Bedarf für ein Verkehrslärmschutzgesetz ergibt.

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?

Nein, die Bundesregierung plant die Fortführung der Lärmsanierungsprogramme des Bundes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und unter Berücksichtigung der prioritär zu sanierenden Streckenabschnitte.

14. Welche Maßnahmen des Nationalen Verkehrslärmpaketes II vom 27. August 2009 hat die Bundesregierung bereits umgesetzt oder bis wann beabsichtigt sie was zu tun?

Die Maßnahmen des NATIONALEN VERKEHRSLÄRMSCHUTZPAKETES II des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sollen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel schrittweise umgesetzt werden. Eine Änderung der im Paket genannten Zeiträume ist nicht beabsichtigt. Bereits umgesetzt ist die Senkung der Auslöswerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um 3 dB(A).

15. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Geräuschgrenzwerte der verschiedenen Verkehrsträger weiter zu reduzieren?

Geräuschgrenzwerte für Fahrzeuge der verschiedenen Verkehrsträger werden ausschließlich in internationalen Gremien erarbeitet, zum Beispiel in der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) für Straßenfahrzeuge und in der Europäischen Gemeinschaft für Schienenfahrzeuge. Die Bundesregierung setzt sich dort für niedrigere Geräuschgrenzwerte ein. Allerdings sind die internationalen Verhandlungen über Grenzwertsenkungen vor allem bei Kraftfahrzeugen schwierig. Daher setzt sich die Bundesregierung für ein schrittweises Vorgehen und für Regelungen ein, die die technischen Möglichkeiten entsprechend dem Stand der Lärminderungstechnik umsetzen und erreichbare weitere Fortschritte vorzeichnen.

16. Wenn ja, wann ist damit zu rechnen, und welche Grenzwerte werden für welchen Verkehrsträger angestrebt, damit Lärm gar nicht erst entsteht?

Für Kraftfahrzeuge werden derzeit neue Geräuschgrenzwerte erarbeitet, die den Stand der Technik berücksichtigen sollen. Für Schienenfahrzeuge ist eine Senkung der Grenzwerte in den geltenden Regelungen (TSI Noise) vorgezeichnet. Entscheidungen sollen hier 2013 fallen. Um die technischen Möglichkeiten zur Lärmreduzierung bei Güterzügen voranzubringen, fördert die Bundesregierung das Forschungsvorhaben „Leiser Zug auf realem Gleis“.

17. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Grenzwerte für zulässige Emissionen bei der Zulassung von Fahrzeugen abzusenken, um Antriebsgeräusche gar nicht erst entstehen zu lassen?

Ja

18. Wenn ja, wann ist damit zu rechnen, und welche technischen Potentiale können dabei ausgeschöpft werden?

Die Bundesregierung betrachtet es als vorrangiges umweltpolitisches Ziel, die vom Straßenverkehr ausgehenden Geräuschemissionen weiter zu senken. Hierbei wird in erster Linie eine Minderung der Emissionen an der Quelle, also der Emissionen der Kraftfahrzeuge, angestrebt. Die Geräuschemissionen von Kraftfahrzeugen (Pkw/Nutzfahrzeuge sowie auch Krafträder) sind international seit längerem verbindlich begrenzt. Die Grenzwerte wurden im Laufe der Jahre mehrmals abgesenkt. Zu den weiteren Grenzwertverschärfungen entsprechend den Fortschritten der Technik wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

Auf der Grundlage der Arbeiten der UNECE regelt die Richtlinie 70/157/EWG des Europäischen Parlaments und des Rates Geräuschforderungen an Kraft-

fahrzeuge in der Europäischen Union. Die Richtlinie schreibt das Geräuschemessverfahren und die Geräuschgrenzwerte vor. Im Zuge der weiteren Fortschreibung der o. g. EG-Richtlinie wird sich die Bundesregierung weiter mit Nachdruck dafür einsetzen, dass die Geräuschforderungen bei allen Kraftfahrzeugarten so schnell wie möglich an den jeweils neuesten Stand der Technik angepasst werden.

19. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Emissionsgrenzwerte bei der Zulassung von Reifen abzusenken, um Abrollgeräusche gar nicht erst entstehen zu lassen?

Ja

20. Wenn ja, wann ist damit zu rechnen, und welche technischen Potentiale können dabei ausgeschöpft werden, ohne die Sicherheit der Reifen negativ zu beeinflussen?

Bei den Reifengeräuschen wurden unter maßgeblicher Beteiligung der Bundesregierung Verschärfungen auf den Weg gebracht. Mit der „VERORDNUNG (EG) Nr. 661/2009 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit“ wurden die Geräuschgrenzwerte für Reifen um 3 dB(A) verschärft. Die neuen Grenzwerte sind in Abhängigkeit der Reifenklasse ab dem 1. Dezember 2012 einzuhalten. Ab November 2012 gilt zusätzlich auch die „Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter“, welche eine verbesserte und gezielte Information der Verbraucher auch über das Rollgeräusch gewährleistet.

21. Welche technischen Lärminderungspotentiale sieht die Bundesregierung bei der Weiterentwicklung lärmindernder Straßenbeläge?

Bei der Weiterentwicklung lärmindernder Beläge wird eine Minderung zwischen 4 bis 6 dB(A) angestrebt.

22. Wird die Bundesregierung eine akustische Zustandserfassung von Straßenbelegen auf Bundesstraßen einführen?

Eine bundesweit flächendeckende akustische Zustandserfassung ist derzeit nicht vorgesehen.

23. Wird die Bundesregierung zukünftig verbindlich festschreiben, dass auf hochbelasteten Bundesstraßen grundsätzlich lärmarme Deckenschichten, zumindest bei der Erneuerung der Decken, verlegt werden?

Die Verwendung lärmindernder Fahrbahnbeläge macht dort Sinn, wo vom Lärm Betroffene und schützenswerte Nutzungen vorhanden sind. Die Maßnahmen richten sich nach den Bedingungen des Einzelfalls.

24. Beabsichtigt die Bundesregierung, bei der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen die Sanierungswerte um 3 Dezibel abzusenken?

Die Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes ist bereits mit Inkrafttreten des Bundeshaushalts 2010 erfolgt.

25. Wenn ja, wann, und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für die Investitionen in die dann notwendigen Lärmschutzmaßnahmen?

Die voraussichtlichen Kosten zur Abarbeitung aller noch zu sanierenden Fälle bewegen sich bei etwa 1,3 Mrd. Euro.

26. Wann wird die Aktualisierung des Lärmberechnungsverfahrens (Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90) abgeschlossen sein?

Die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90) erlangen ihre Verbindlichkeit als allgemein anzuwendendes Lärmberechnungsverfahren durch die Inbezugnahme in Anlage 1 der 16. BImSchV. Nach Überarbeitung der Richtlinien bedarf es noch der Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung. Zur Zeitplanung wird auf die Antwort zu Frage 57 verwiesen.

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?

Die Bundesregierung hat mit der Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes um 3 dB(A) einen ersten Schritt zur Annäherung der Sanierungs-Auslösewerte an die Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge der 16. BImSchV unternommen. Dies dient dem im NATIONALEN VERKEHRSLÄRMSCHUTZPAKET II angestrebten Ziel, bis 2020 im Straßenverkehr die Belästigung durch Lärm um 30 Prozent zu mindern.

28. Erachtet die Bunderegierung 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?

Die Fragen 28, 29 und 30 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Um die Lkw-Fahrer während der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten auf den Rastanlagen vor dem Lärm der Autobahn zu schützen, wurde bereits im Jahr 2008 auf Initiative des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine Regelung im Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushaltsplan zur Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Rastanlagen geschaffen. Eine Vorgabe für Lärmschutzmaßnahmen für Lkw-Fahrer wird in den neuen

Planungsrichtlinien für Autobahnrastanlagen enthalten sein. Die im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung der Bundesfernstraßen (Artikel 90, 85 GG) zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder arbeiten ihre jeweiligen Planungen entsprechend der ohnehin auf Rastanlagen laufenden Baumaßnahmen sowie bei bestehenden Rastanlagen ohne Ausbaubedarf nach dem Grad der Lärmbetroffenheit sukzessive ab. Finanziert werden die Lärmschutzmaßnahmen für Lkw-Fahrer bei Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen und bei bestehenden Rastanlagen ohne Ausbaubedarf aus dem Straßenbauhaushalt nach Maßgabe und im Rahmen der jährlichen Straßenbaupläne. Hier wird auf eine separate Erfassung der Ausgaben zum Schutz von Lkw-Fahrern verzichtet.

Wo im Rahmen der Planungen im Einzelnen der Auslösewert überschritten wird, ist dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nicht bekannt, da die Baukosten der Planungen sehr häufig unterhalb der geltenden Vorgabegrenzen liegen, weshalb keine Abstimmung der Maßnahmen seitens der Länder erforderlich ist. Daher können keine dezidierten Aussagen zu Umfang, Kosten und Abschluss getroffen werden.

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?

Die Bundesregierung beabsichtigt, mittelfristig bei Lärmsanierungsmaßnahmen in Bündelungslagen von Bundesfernstraßen und Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes den Lärm beider Verkehrsträger zugrunde zu legen. Einzelheiten zur Umsetzung und den dazu weiterzuentwickelnden Regelungen wurden noch nicht festgelegt.

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?

Die Fragen 32 und 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung beabsichtigt, sich bei der Revision der für neue Schienenfahrzeuge geltenden Grenzwerte für Geräuschemissionen von Schienenfahrzeugen, die auf europäischer Ebene in der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) für das Teilsystem „Fahrzeuge Lärm“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems (Anlage zur Entscheidung der Kommission 2006/66/EG vom 23. Dezember 2005) festgelegt wurden, für eine Fortschreibung entsprechend dem Stand der Technik einzusetzen. Die Revision ist innerhalb von sieben Jahren nach dem Inkrafttreten der TSI vorgesehen.

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?

Das Ziel des Forschungsprojektes „Leiser Zug auf realem Gleis“ ist es nicht, verbindliche Vorschriften bei der Produktion neuer Güterwagen zu erarbeiten. Vielmehr ist es das Ziel des Projektes, geeignete lärmindernde und wirtschaftliche Retrofit-Lösungen für die Umrüstung von Güterwagen im Bestand zu entwickeln. Darüber hinaus werden zusätzlich lärmindernde Maßnahmen am Oberbau untersucht. Das Projekt soll damit einen „Werkzeugkasten“ an technischen Lösungen anbieten, aus dem man sich je nach vorhandener Lärmsituation bedienen kann.

35. Wie beurteilt die Bundesregierung das 10-Punkte-Programm „Leises Rheintal“ der Umwelt- und Verkehrsminister von Rheinland-Pfalz und Hessen?

Die Minderung des Schienenverkehrslärms ist – ausweislich des Koalitionsvertrags zwischen CDU, CSU und FDP – ein zentrales Anliegen der Bundesregierung. Die Maßnahmen des NATIONALEN VERKEHRSLÄRMSCHUTZPAKETES II des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung werden fortentwickelt mit dem Ziel, den Lärmschutz zu verbessern.

Um die Bevölkerung vor Schienenlärm zu schützen, fördert die Bundesregierung Lärmschutzmaßnahmen aus dem Lärmsanierungsprogramm an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes. Die Strecken im Rheintal wurden seit Beginn dieses Programms im Jahre 1999 entsprechend der Priorisierung in der Gesamtkonzeption vorrangig behandelt.

Zwischen Köln und Wiesbaden bzw. Mainz – und damit auch im UNESCO-Weltkulturerbe Mittelrheintal – wurden aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen in mehreren Ortsdurchfahrten mit einem Gesamtvolumen von 98,8 Mio. Euro realisiert. Die Gesamtlänge der Schallschutzwände in 40 Ortsdurchfahrten beträgt etwa 51 Kilometer. Dabei haben die topografischen Bedingungen im engen Rheintal in vielen Fällen den Einsatz von aktiven Lärmschutzmaßnahmen begrenzt. Allein die passiven Lärmschutzmaßnahmen haben ein Volumen von 43,3 Mio. Euro.

Mit dem Konjunkturpaket II der Bundesregierung konnte zudem in neue, innovative Formen des Lärmschutzes investiert werden. So war es möglich, bereits im April 2009 Schienenstegbedämpfer zwischen Bingen-Gaulsheim und Gau-Algesheim einzubauen.

Als weitere Lärmschutzmaßnahme für das Rheintal fördert die Bundesregierung die Umrüstung vorhandener Güterwagen auf lärmarme Bremsen im Rahmen des Pilot- und Innovationsprogramms „Leiser Güterverkehr“. Die Förderrichtlinie für das Pilotprojekt wurde am 16. November 2009 in Kraft gesetzt. Damit wird die Umrüstung von bis zu 5 000 Waggons gefördert, die vorrangig im Rheintal fahren werden.

36. Wie beabsichtigt die Bundesregierung die Schienenlärmbelastung im Mittelrheintal gegenüber dem heutigen Stand um 10 Dezibel abzusenken?

Mit der bereits abgeschlossenen Lärmsanierung wurde im Mittelrheintal ein wesentlicher Schritt zur Erreichung des Halbierungsziels geleistet. Mit Schallschutzwänden in einer Höhe von 2 m wird in der Regel eine Reduktion von 8 bis 10 dB(A) im abgeschirmten Bereich erzielt. Dort wo aus städtebaulichen Gründen keine aktiven Maßnahmen ergriffen werden konnten, sind passive Maß-

nahmen (Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftern sowie Fassaden- und Dachisolierungen) umgesetzt worden, die sicherstellen, dass die in der 24. BImSchV vorgeschriebenen Innenraumpegel eingehalten werden. Eine weitere signifikante Lärminderung wird nach Umrüstung des Großteils der Bestandsgüterwagen auf die lärm mindernden Verbundstoff-Klotzbremsen durch die Eisenbahnunternehmen eintreten.

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?

Für eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Bahnstrecke im Rheintal gibt es derzeit keine gesetzlichen Grundlagen. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind grundsätzlich als Maßnahmen in besonderen Belastungssituationen geeignet, sie dürfen aber nicht das Ziel gefährden, mehr Verkehr auf der Schiene abzuwickeln.

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?

Der Schienenverkehr ist der Verkehrsträger, der den wachsenden Mobilitätsbedarf der Gesellschaft in grundsätzlich umweltschonender Weise decken kann. Niedriger Energieverbrauch und geringer Flächenbedarf sind anerkannte positive Umweltfaktoren. Die Erreichung der CO₂-Minderungsziele im Verkehr ist ohne eine Stärkung der Schiene nicht möglich. Um erfolgreich Verkehr auf die Schiene zu verlagern ist es erforderlich, dass die Lärmemissionen des Schienenverkehrs weiter konsequent reduziert werden, damit dem Ruhebedürfnis der Anlieger auch bei steigenden Verkehren Rechnung getragen wird. Instrumente hierzu sind neben Maßnahmen am Gleis der Einbau leiser Bremssohlen in die Güterwagen, der im Rahmen des Pilot- und Innovationsprogramms „Leiser Güterverkehr“ gefördert wird. Demgegenüber könnten limitierende Eingriffe in die Nutzung der Infrastruktur zu Verlagerungseffekten auf die Straße führen und die Umweltbilanz insgesamt stärker belasten.

39. Erachtet die Bundesregierung beide berechtigten Interessen im Mittelrheintal miteinander vereinbar?

Ja

40. Welche weiteren Lösungsmöglichkeiten sieht die Bundesregierung für die besondere Lärmproblematik im Mittelrheintal?

Auf die Antwort zu Frage 35 wird verwiesen.

41. Wie begegnet die Bundesregierung dem zunehmenden Problem der Erschütterungen durch Zugbewegungen im Mittelrheintal?

Im Rahmen der innovativen Maßnahmen zur Minderung von Lärm- und Erschütterungsemissionen wird als erster Einstieg auch die Wirkung von erschütterungsmindernden Maßnahmen unmittelbar am Fahrweg erprobt.

Während bei den Fragen zur Entstehung, Vermeidung, Ausbreitung und Minderung von Luftschallemissionen auf vielfältige wissenschaftliche Grundlagen und langjährige Erfahrungen zurückgegriffen werden kann, besteht zu den Körperschallemissionen und ihrer Wirkung auf die Anwohner noch weiterer Forschungsbedarf.

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?

Die Fragen 42 und 43 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung befürwortet eine lärmabhängige Trassenpreisgestaltung bei der Bahn. Im Rahmen des Pilot- und Innovationsprogramms Leiser Güterverkehr hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ein Gutachten in Auftrag gegeben. Mit dem Gutachten sollen Aussagen über Subventionskosten für die öffentliche Hand, Transaktionskosten für den Eisenbahnsektor, Effizienz und Effektivität, intermodale Wirkungen, europaweite Kompatibilität sowie zum Zeitrahmen der Einführung gemacht werden. Der Abschlussbericht wird für September 2010 erwartet. Die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems in Deutschland wäre – in Abhängigkeit der Ergebnisse – nicht kurzfristig möglich.

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?

Derzeit liegen im Rahmen des Pilotprojekts des Bundes „Leiser Rhein“ Anträge für die Umrüstung von mehr als 1 200 Güterwagen des Bestandes vor. Wegen der erforderlichen Vorlaufzeiten wurden allerdings bisher noch keine Güterwagen umgerüstet. EU-weit ist von etwa 100 bis 200 umgerüsteten Fahrzeugen auszugehen. Im Rahmen des Pilotprojektes „Leiser Rhein“ ist jedoch geplant, beginnend noch in diesem Jahr bis zu 5 000 Güterwagen umzurüsten.

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?

Die Deutsche Bahn AG hat im nationalen Fahrzeugregister 8 150 neue mit K-Sohlen ausgerüstete Güterwagen gemeldet; weitere 5 270 mit K-Sohlen ausgerüstete Güterwagen kommen von anderen Haltern und Privatgüterwageneinstellern hinzu. Dies entspricht einem Anteil von 8,3 Prozent der in Deutschland gemeldeten Güterwagen. Wie viele von diesen Wagen im Durchschnitt täglich auf dem deutschen Schienennetz eingesetzt werden und wie viele ausländische Güterwagen hinzukommen, ist nicht zentral erfasst.

46. Auf welchen Strecken werden diese mit geräuschärmeren Bremssohlen ausgestatteten Schienenfahrzeuge überwiegend eingesetzt?

Der Einsatzraum dieser lärmarmen Güterwagen wird nicht zentral erfasst.

47. Beabsichtigt die Bundesregierung, Lärmkontingente für hoch belastete Strecken einzuführen, und wenn ja, mit welchen ordnungspolitischen Instrumenten sollen sie durchgesetzt werden?

Die Bundesregierung steht ordnungspolitischen Instrumenten für einen besseren Lärmschutz grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber. Wie von der Europäischen Kommission empfohlen, sollen aber zunächst die Umrüstung vorhandener Güterwagen mit lärmarmen Bremssohlen sowie die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise vorangetrieben und dann geprüft werden, ob und inwieweit Lärmkontingente oder vergleichbare Instrumente in Deutschland zur dauerhaften Begrenzung der Lärmbelastung beitragen können.

48. Wie beurteilt die Bundesregierung die von LL-Sohlen ausgehende Geruchs- und Staubbelastung im Zusammenhang mit den Kostenvorteilen gegenüber der K-Sohle?

Die Bundesregierung lässt diesen Sachverhalt zurzeit von einer Expertengruppe grundsätzlich bewerten. Hierbei wird jedoch auch erst einmal ermittelt, inwieweit Geruchs- und Staubbelastungen bei LL-Sohlen eine Rolle spielen.

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?

Die Erprobung innovativer Maßnahmen am Fahrweg läuft derzeit im Rahmen der aus dem Konjunkturpaket II und Kapitel 12 22 bereitgestellten Finanzmittel. Die Erprobung ist noch nicht abgeschlossen. Es wird angestrebt, effizientere Maßnahmenkombinationen zu ermöglichen, die eine Einhaltung der Lärmsanierungs- bzw. Lärmvorsorgewerte vorrangig mit aktiven Maßnahmen am Fahrweg oder unmittelbar am Gleis ermöglichen. Bereits im Rahmen der Erprobung sollen die Maßnahmen möglichst dort eingesetzt werden, wo eine konkrete Lärminderung für Anwohner möglich wird. Bei nachgewiesener Lärminderung können die innovativen Maßnahmen auch in die Planung von Lärmvorsorge- und Lärmsanierungsmaßnahmen einbezogen werden.

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?

Aus technischer Sicht sind Einhausungen grundsätzlich möglich, jedoch in aller Regel wirtschaftlich nicht vertretbar.

51. Welche Kosten haben die bisherigen Lärmschutzmaßnahmen im Rheintal verursacht?

Auf die Antwort zu Frage 35 wird verwiesen.

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?

Neu- oder Ausbauvorhaben müssen zwingend Kapazitätsengpässe beseitigen und die Verbesserung des Verkehrsablaufes auf dem Schienenweg sicherstellen. Sie lassen sich nicht allein aus Lärmschutzgründen rechtfertigen.

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?

Die Fragen 53 und 54 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die von der DB Netz AG vorgesehene und bereits eingeleitete Trassenvariante entspricht dem Ergebnis der vom Land Baden-Württemberg durchgeführten raumordnerischen Beurteilung, welche eine Parallellage der Neubaustrecken- gleise zur bestehenden Strecke zwischen Offenburg und Kenzingen vorsieht. Das Regierungspräsidium Freiburg hat dies wie folgt begründet: „Gerade die Einhaltung des raumordnerischen Grundsatzes der Bündelung und der geringere Flächenverbrauch sprechen für die Parallelführung der jetzigen Rheintalbahn“. Zur Erhöhung der Vergleichbarkeit der beiden Varianten wurde im Projektbeirat Rheintalbahn entschieden, die Deutsche Bahn AG zu beauftragen, die Untersuchungen zur autobahnparallelen Trasse zu verstärken, um eine bessere Vergleichbarkeit zu erhalten.

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?

Die Fragen 55 und 56 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Koalitionsvereinbarung sieht vor, den Schienenbonus schrittweise zu reduzieren mit dem Ziel, ihn ganz abzuschaffen. Die Bundesregierung sieht es als ihre Aufgabe an, differenzierte Aspekte der Lärmcharakteristik der konkreten schutzbedürftigen Situation und der Wirkung auf den Menschen zu betrachten und innerhalb der finanziellen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Eine eindeutige Aussage zur Terminierung der vollständigen Abschaffung des Schienenbonus sowie deren Kosten kann zurzeit nicht getroffen werden.

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?

Die Aktualisierung des Rechenverfahrens für Straßenverkehrslärm (RLS-90) ist eingeleitet worden. Nach Überarbeitung der Richtlinien bedarf es noch der Änderung der 16. BImSchV, vgl. Antwort zu Frage 26. Die Aktualisierung des Rechenverfahrens für Schienenverkehrslärm (Schall 03) ist fachlich weitgehend abgeschlossen.

Der Mittelungspegel hängt von der Lautstärke, Dauer und Häufigkeit der jeweiligen typischen Vorbeifahrt-Ereignisse ab. Damit sind die bezüglich der Mittelungspegel zu ergreifenden Schutzmaßnahmen auch wesentlich zur Lärmminde- rung der zugrunde liegenden Vorbeifahrt-Ereignisse. Insofern sind die auf Mittele- ngspegel bezogenen Lärmschutzanforderungen grundsätzlich so festgesetzt worden, dass sie die Lärmsituation berücksichtigen. Bei der Inbetriebnahme neuer Eisenbahnfahrzeuge ist die Technische Spezifikation für die Interoperabi- lität im Teilsystem Fahrzeuge – Lärm zu beachten, die das Vorbeifahrt-Geräusch begrenzt. Wegen der potenziellen Störwirkungen einzelner Zugvorbeifahrten sollen ergänzende Spitzenpegel-Kriterien weiter geprüft werden.

58. Wird die Bundesregierung das Lärmsanierungsprogramm an Schienenwe- gen fortschreiben, und wenn ja, mit welchen jährlichen Mitteln soll das Programm ausgestattet werden?

Die Bundesregierung hat die Absicht, das Lärmsanierungsprogramm Schiene fortzusetzen. Hierzu stehen jährlich 100 Mio. Euro zur Verfügung.

59. Welche finanziellen Mittel hat der Bund seit dem Jahr 2000 jährlich für den Verkehrslärmschutz an Straßen zur Verfügung gestellt?

Die Mittel für Lärmvorsorge sind Bestandteil der Mittel, die für Neu- und Aus- bauvorhaben zur Verfügung gestellt werden. Für Lärmsanierung an Bundesfern- straßen in der Baulast des Bundes wurden in den Jahren 2000 bis 2005 pro Jahr etwa 25 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Seit 2006 beträgt der Mittelansatz etwa 50 Mio. Euro.

60. Welche finanziellen Mittel hat der Bund seit dem Jahr 2000 jährlich an Ge- samtinvestitionen in den Verkehrsträger Straßen getätigt, und in welchem prozentualen Verhältnis stehen diese zu den Investitionen in den Ver- kehrslärmschutz an Straßen?

Die jährlichen Gesamtinvestitionen werden nachfolgend dargestellt. Für das Jahr 2009 liegen noch nicht alle Zahlen für eine Auswertung vor.

Jahr	Gesamtinvestitionen (in Mio Euro)	Lärmschutz insge- samt* (in Mio Euro)	Verhältnis Sp.3 von Sp.2 (in Prozent)
1	2	3	4
2000	4 173,2	124,7	3,0
2001	4 658,5	122,2	2,6
2002	4 712,9	134,9	2,9
2003	4 773,6	151,1	3,2
2004	5 044,0	183,7	3,6
2005	5 307,6	153,1	2,9
2006	5 236,7	125,9	2,4
2007	4 992,2	119,7	2,4
2008	5 143,7	118,8	2,3
2009	6 267,6	k. A.	k. A.

* Lärmvorsorge und Lärmsanierung.

61. Welche finanziellen Mittel hat der Bund seit dem Jahr 2000 jährlich für den Verkehrslärmschutz an Schienenwegen zur Verfügung gestellt?

Für die Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes wurden seit 1999 jährlich rund 50 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Seit 2007 ist das Volumen auf 100 Mio. Euro jährlich erhöht worden (Kapitel 12 22, Titel 891 05). Mit dem Pilot- und Innovationsprogramm Leiser Güterverkehr zur lärmmindernden Umrüstung bestehender Güterwagen auf Verbundstoff-Bremssohlen mit einem Volumen von insgesamt 40 Mio. Euro und einer Laufzeit bis 2012 wird die Lärminderung auch im Fahrzeugbestand konsequent verfolgt. Hierfür sind im Lärmsanierungstitel 891 05 im Rahmen des Ansatzes bis zu 25 Mio. Euro vorgesehen.

Mit den im Haushaltsjahr 2009 beschlossenen Konjunkturpaketen ist die Handlungsmöglichkeit nochmals erweitert worden: Für die Verstärkung der Investitionen in innovative Maßnahmen zur Lärm- und Erschütterungsminderung wurden über die bei Kapitel 12 22 Titel 891 05 vorgesehenen bis zu 25 Mio. Euro hinaus, zusätzlich im Rahmen des Konjunkturpaketes II für die Jahre 2009 bis 2011 insgesamt 100 Mio. Euro bereitgestellt (Kapitel 60 91, Investitions- und Tilgungsfonds, Titel 891 21).

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?

In den vergangenen zehn Jahren wurden den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) die folgenden Mittel für Schienenwegeinvestitionen bereitgestellt. Die genannten Werte umfassen nur die Mittel für Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz sowie für Neu- und Ausbauprojekten einschließlich Lärmvorsorgemaßnahmen (ohne Lärmsanierung, Bahnübergangsbeseitigung, Zivile Verteidigung u. Ä.).

Jahr	Abruf durch die EIU (Mio. Euro)
2000	3 477
2001	3 886
2002	4 153
2003	4 078
2004	3 200
2005	3 167
2006	3 100
2007	3 578
2008	3 589
2009	3 702

In den Jahren 2009 bis 2011 werden die oben stehenden Investitionen durch Mittel aus den beiden Konjunkturpaketen des Bundes verstärkt. Im Jahr 2009 wurden 110,9 Mio. Euro aus dem Konjunkturpaket I und 48,3 Mio. Euro aus dem Konjunkturpaket II abgerufen.

Hinsichtlich der Investitionen in den Verkehrslärmschutz wird auf die Antwort zu Frage 64 verwiesen.

63. Wie hoch ist der prozentuale Anteil der für 2010 und 2011 geplanten Investitionsmittel in Lärmschutzmaßnahmen entlang von Straßen am Gesamtinvestitionsvolumen des Verkehrsträgers Straße?

Die Ausgaben der Lärmvorsorge an Bundesfernstraßen und damit die Angaben für den Lärmschutz insgesamt für 2010 können erst nach Vorliegen der Investitionsausgaben 2010 (Frühjahr 2011) beziffert werden, da sie anteilig in den Gesamtinvestitionen enthalten sind. Für die Maßnahmen der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen sind für 2010 rund 50 Mio. Euro geplant. Für eine Aussage zu den Haushaltsmitteln 2011 zum Lärmschutz bleiben die parlamentarischen Beratungen zum Haushaltsentwurf 2011 abzuwarten. Jedoch gilt auch hier, dass die Mittel des Lärmschutzes erst nach Ablauf des Haushaltsjahres anhand der Investitionsausgaben ermittelt werden können.

64. Wie hoch ist der prozentuale Anteil der für 2010 und 2011 geplanten Investitionsmittel in Lärmschutzmaßnahmen entlang von Schienenwegen am Gesamtinvestitionsvolumen des Verkehrsträgers Schiene?

Entsprechende Zahlen liegen der Bundesregierung nicht vor. Bei den Investitionen in die Schienenwege des Bundes erfolgt die Bereitstellung der Finanzmittel jeweils für die gesamte Baumaßnahme. Eine Unterscheidung zwischen Lärmschutz und sonstigen zuwendungsfähigen Investitionen wird dabei nicht vorgenommen.

65. Welche Anreize setzt die Bundesregierung bei der Entwicklung geräuscharmer Antriebstechnologien bei Pkw und Lkw?

Die Bundesregierung fördert die Marktvorbereitung der o. g. Technologien durch Programme für Forschung, Entwicklung und Demonstration (z. B. Förderung der Elektromobilität aus den Mitteln des Konjunkturpaketes II).

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?

Derzeit können durch die Polizei nur die Standgeräusche ermittelt werden, womit sich nur ein geringer Anteil der illegalen Ersatzschalldämpfer identifizieren lässt. Daher wird die Einführung einer verbesserten Fahrgeräuschprüfung für Motorräder angestrebt. Die technische Ausstattung der Polizei ist Aufgabe der Länder.

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?

Ein Vollzugsdefizit bei der Überwachung des § 30 Absatz 1 StVO ist der Bundesregierung nicht bekannt.

68. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, eine jährliche Überprüfung der Geräuschemissionen motorisierter Zweiräder im Rahmen einer Umweltuntersuchung einzuführen?

Die so genannte Umweltuntersuchung (UU), bestehend aus Abgas- und Geräuschuntersuchung, wurde für motorisierter Zweiräder mit der 41. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 3. März 2006 (BGBl. I S. 470) eingeführt. Die Geräuschuntersuchung ist seitdem fester Bestandteil der Hauptuntersuchung (HU). Die Frist für die neue HU einschließlich UU entspricht der bis dahin geltenden zweijährigen Frist für die HU an Krafträdern und gilt unverändert weiter. Erkenntnisse, die eine Verkürzung der Frist für die Durchführung der Geräuschuntersuchung rechtfertigen könnten, liegen der Bundesregierung nicht vor.

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?

Nein, die Einführung von verbindlichen Grenzwerten in § 45 der StVO ist gegenwärtig nicht beabsichtigt.

70. Betrachtet die Bundesregierung die Elektromobilität als möglichen Lösungsansatz zur Reduzierung der Verkehrslärmemissionen?

Elektrisch angetriebene Kfz können insbesondere unterhalb bestimmter Geschwindigkeiten und an Kreuzungspunkten einen deutlichen Beitrag zur Lärmreduzierung erbringen. Da das Reifen-Fahrbahngeräusch bei Pkw ab ca. 30 km/h dominiert, nimmt die Lärmreduzierung allerdings oberhalb dieser Geschwindigkeiten deutlich ab. Zudem kann die Elektromobilität im motorgetriebenen Zweiradbereich zu einer erheblichen Reduktion des Verkehrslärms führen.

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?

Die Fragen 71 und 72 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung sieht das Ziel von einer Million zugelassenen Elektrofahrzeugen im Jahre 2020 in Deutschland als einen ersten Meilenstein einer langfristigen Entwicklung der Elektromobilität. Mittel- und langfristig ist mit einer Beschleunigung des Prozesses hin zu einem Massenmarkt bei der Elektromobilität zu rechnen. Ein Baustein ist dabei die Lärmreduktion. Dies ist detailliert im Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität der Bundesregierung dargestellt. Auch im Jahre 2020 können bereits mit einer Million Elektrofahrzeugen in bestimmten urbanen Verdichtungsbereichen Beiträge zur Lärmreduktion erzielt werden. Das macht Elektromobilität attraktiv, so dass die Lärmreduktion wiederum zu mehr Elektrofahrzeugen führen kann.

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?

Im Bereich der leichten und schweren Nutzfahrzeuge ist aufgrund technischer Restriktionen zunächst mit einer Hybridisierung der Antriebe zu rechnen. Dies kann genutzt werden, um insbesondere beim Anfahrvorgang der Fahrzeuge Lärmreduzierungen zu erzielen. Bei leichten Nutzfahrzeugen ist mittelfristig in bestimmten Fahrzyklen und Einsatzgebieten auch mit einer Elektrifizierung zu rechnen, die dann zu den in der Antwort zu Frage 70 beschriebenen Vorteilen führt.

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?

Nach Kenntnis der Bundesregierung verkehren in Hamburg sechs Brennstoffzellen-Busse und seit 2010 zwei Hybrid-Busse. Im Rahmen der Fördervorhaben zur Elektromobilität ist die Inbetriebnahme einer Reihe weiterer Hybridbusse 2010 und 2011 abzusehen. Weitere Erkenntnisse im Sinne der Differenziertheit der Fragestellung liegen der Bundesregierung nicht vor.

75. Welche Erfahrungen konnten bisher bezüglich der Geräuschentwicklung und der Tauglichkeit im alltäglichen Betriebseinsatz jeweils im Vergleich zu konventionell angetriebenen Bussen gewonnen werden?

Die Zuverlässigkeit der in Hamburg eingesetzten Busse ist vergleichbar, die Lärmentwicklung im Vergleich zu Dieselnissen deutlich geringer.

