

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Angelika Graf (Rosenheim), Elke Ferner, Ingrid Becker-Inglau, Wolfgang Behrendt, Dr. Ulrich Böhme (Unna), Dr. Eberhard Brecht, Marion Caspers-Merk, Dr. Marliese Dobberthien, Annette Faße, Iris Follak, Monika Ganseforth, Iris Gleicke, Karl-Hermann Haack (Extertal), Dr. Liesel Hartenstein, Klaus Hasenfratz, Rolf Hempelmann, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Brunhilde Irber, Jann-Peter Janssen, Susanne Kastner, Marianne Klappert, Walter Kolbow, Horst Kubatschka, Konrad Kunick, Robert Leidinger, Klaus Lennartz, Heide Mattischeck, Christoph Matschie, Ulrike Mehl, Jutta Müller (Völklingen), Michael Müller (Düsseldorf), Günter Oesinghaus, Georg Pfannenstein, Karin Rehbock-Zureich, Otto Reschke, Siegfried Scheffler, Dietmar Schütz (Oldenburg), Dr. Angelica Schwall-Düren, Horst Sielaff, Wieland Sorge, Antje-Marie Steen, Dr. Peter Struck, Dr. Bodo Teichmann, Berthold Wittich, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD

Nachtfahrverbote und sonstige Fahrbeschränkungen für nicht-lärmgeminderte Lkw

Die Lärmbelästigung durch den motorisierten Straßenverkehr hat ein gesundheitsgefährdendes Ausmaß angenommen. Dabei tragen die leistungsstarken Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t in besonderem Maße zu den Lärmemissionen bei.

Eine wichtige Möglichkeit, die Bevölkerung vor unzumutbarem Verkehrslärm zu schützen, besteht darin, auf bestimmten Strecken, auf denen der Lkw-Durchgangsverkehr eine besondere Belastung darstellt, Fahrverbote bzw. -beschränkungen zu erlassen.

Ebenso sind Benutzervorteile für lärmgeminderte Lkw ein wichtiges Instrument des Lärmschutzes. Dies bedeutet im Umkehrschluß den Erlaß von Fahrbeschränkungen für solche Lkw, die nicht den Lärmgrenzwerten in Anlage XXI StVZO entsprechen und nicht nach Anlage XV StVZO als lärmarm gekennzeichnet sind.

Auf einigen wenigen Strecken im Bundesfernstraßennetz gelten bereits Fahrbeschränkungen für Lkw bzw. für nicht-lärmgeminderte Lkw. Die Entscheidungsprozeduren, die hierfür nötig sind, sind unübersichtlich, bürokratisch und vernebeln den bereits heute existierenden Handlungsspielraum der zuständigen Behörden.

Erleichterungen im Verfahren bei der Festlegung lärmgeschützter Routen und Zonen zur Beschleunigung der Verbreitung von lärmarmen Fahrzeugen sind wünschenswert sowohl auf überregionalen Routen als auch auf kommunaler Ebene. Schon 1992 hatte deshalb die gemeinsame Konferenz der Umwelt-, Verkehrs- und Raumordnungsminister die Einführung möglichst großflächiger Lärmschutzzonen empfohlen.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

I. Nachtfahrverbot

1. Auf wie vielen bzw. auf welchen Streckenabschnitten des Bundesfernstraßennetzes gilt ein Nachtfahrverbot für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t bzw. mehr als 7,5 t?
 - a) Wie viele Kilometer sind davon jeweils betroffen?
 - b) Seit wann gelten die jeweiligen Beschränkungen?
 - c) Welche Gründe waren für die Beschränkungen ausschlaggebend?
 - d) Welche Behörden haben darüber entschieden?
 - e) Welche Behörden haben diese Entscheidungen beantragt?
 - f) Welches sind die dafür vorgesehenen Verfahren im Straßenverkehrsrecht?
 - g) Wie wird die Einhaltung des Nachtfahrverbots kontrolliert?
 - h) Wie viele Verstöße wurden festgestellt?
 - i) Wie werden diese Verstöße geahndet?
2. Sind von den Beschränkungen des Nachtfahrverbots auf den oben genannten Bundesfernstraßen lärmgeminderte Lkw (mit einem Kennzeichen nach Anlage XV der StVZO) ausgenommen?
3. Wie viele weitere Anträge zur Einführung eines Nachtfahrverbots auf Bundesfernstraßen liegen den zuständigen Behörden vor?

Wie viele wurden seit 1990 abgelehnt?
Von welchen Behörden und mit welchen Begründungen?
4. Die sächsische Landesregierung hat wiederholt Lkw-Fahrbeschränkungen für die Strecke B 170 Dresden–Teplice (Grenzübergang Zinnwald-Georgenfeld zur Tschechischen Republik) gefordert. Warum gilt auf dieser Strecke kein Nachtfahrverbot für nicht-lärmgeminderte Lkw?

Welche Behörde hat darüber zu entscheiden?

Die VwV zu § 45 StVO verlangt, vor jeder Entscheidung über Verkehrsverbote „erforderlichenfalls zumutbare Umleitungen im Rahmen des Möglichen“ festzulegen; warum wird das existierende Angebot für die Lkw-Verladung auf die Bahn zu einem Preis, der nicht höher ist als die Lkw-Fahrt zur Grenze incl. der üblichen Wartezeit, nicht als „zumutbare Umleitung im Rahmen des Möglichen“ anerkannt?

II. Tempolimit aus Lärmschutzgründen

5. Auf wie vielen bzw. auf welchen Streckenabschnitten des Bundesfernstraßennetzes gilt ein allgemeines Tempolimit aus Lärmschutzgründen?

Auf wie vielen bzw. auf welchen Streckenabschnitten ein Tempolimit aus Lärmschutzgründen für Lkw auf 60 km/h?

6. Welche Lärmemissionsminderung lässt sich durch ein Tempolimit für Lkw auf 60 km/h auf Bundesfernstraßen erzielen?

Welche Erfahrungen aus dem Heilbronner Versuch liegen diesbezüglich vor?

7. Wie werden Verstöße gegen das Tempolimit aus Lärmschutzgründen geahndet?

III. Lärmschutzzonen

8. Wie beurteilt die Bundesregierung die bisherigen Erfahrungen mit Lärmschutzzonen in Städten und Gemeinden, in denen Benutzervorteile für lärmarme Lkw gelten?

9. Welche Lärmreduktion konnte während der Modellprojekte in sechs Städten erzielt werden?

10. Wie ist der Entscheidungsablauf zur Einrichtung von Lärmschutzzonen, in die nicht-lärmgeminderte Lkw nicht mehr einfahren dürfen?

Wie beurteilt die Bundesregierung den bürokratischen und Entscheidungsaufwand in diesem Zusammenhang?

11. Schließen die Vorschriften zur Einführung von Lärmschutzzonen die Anwendung für Bundesfernstraßen ein?

IV. Weitere Fragen

12. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß es notwendig ist, die Verfahren zur Einführung von Lärmschutzzonen und zum Aussprechen von Nachtfahrverboten bundesweit zu erleichtern?

13. Wie haben sich die Zulassungszahlen für lärmverminderte Lkw in den letzten zehn Jahren entwickelt?

14. Auf wie vielen bzw. auf welchen Streckenabschnitten des Bundesfernstraßennetzes gilt ein generelles Durchfahrverbot für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t bzw. 7,5 t?
- a) Wie viele Kilometer sind davon jeweils betroffen?
 - b) Seit wann gelten die jeweiligen Beschränkungen?
 - c) Welche Gründe waren für die Beschränkungen ausschlaggebend?
 - d) Welche Behörden haben darüber entschieden?
 - e) Welche Behörden haben diese Entscheidungen beantragt?
 - f) Welches sind die dafür vorgesehenen Verfahren im Straßenverkehrsrecht?
 - g) Wie wird die Einhaltung des Durchfahrverbots kontrolliert?
 - h) Wie viele Verstöße wurden festgestellt?
 - i) Wie werden diese Verstöße geahndet?
 - j) Sind von den Beschränkungen des Durchfahrverbots auf den oben genannten Bundesfernstraßen lärmgeminderte Lkw (mit einem Kennzeichen nach Anlage XV der StVZO) ausgenommen?

Bonn, den 11. Oktober 1995

| | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| Angelika Graf (Rosenheim) | Horst Kubatschka |
| Elke Ferner | Konrad Kunick |
| Ingrid Becker-Inglau | Robert Leidinger |
| Wolfgang Behrendt | Klaus Lennartz |
| Dr. Ulrich Böhme (Unna) | Heide Mattischeck |
| Dr. Eberhard Brecht | Christoph Matschie |
| Marion Caspers-Merk | Ulrike Mehl |
| Dr. Marliese Dobberthien | Jutta Müller (Völklingen) |
| Annette Faße | Michael Müller (Düsseldorf) |
| Iris Follak | Günter Oesinghaus |
| Monika Ganseforth | Georg Pfannenstein |
| Iris Gleicke | Karin Rehbock-Zureich |
| Karl-Hermann Haack (Extertal) | Otto Reschke |
| Dr. Liesel Hartenstein | Siegfried Scheffler |
| Klaus Hasenfratz | Dietmar Schütz (Oldenburg) |
| Rolf Hempelmann | Dr. Angelica Schwall-Düren |
| Reinhold Hiller (Lübeck) | Horst Sielaff |
| Lothar Ibrügger | Wieland Sorge |
| Brunhilde Irber | Antje-Marie Steen |
| Jann-Peter Janssen | Dr. Peter Struck |
| Susanne Kastner | Dr. Bodo Teichmann |
| Marianne Klappert | Berthold Wittich |
| Walter Kolbow | Rudolf Scharping und Fraktion |