

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)

**zu dem Antrag der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen),
Gila Altmann (Aurich), Michael Hustedt, weiterer Abgeordneter
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
– Drucksache 13/6958 –

Vorlage eines Gesetzes zum Schutz vor Verkehrslärm an Straßen und Schienen

A. Problem

Die Antragsteller schlagen vor, die Bundesregierung aufzufordern, ein Gesetz zum Schutz vor Verkehrslärm an Straßen und Schienen vorzulegen, das die folgenden und weitere im Antrag genannten Grundsätze berücksichtigen müsse: Bürgerinnen und Bürger seien über einen einklagbaren Rechtsanspruch gleichermaßen vor Straßen- und Schienenlärm zu schützen. Bei der an sich sinnvollen Bündelung von Verkehrswegen müßten die gesamten Lärmemissionen aller Verkehrswege berücksichtigt werden, anstatt den Lärm jedes Verkehrsweges einzeln für sich zu bewerten. Die Geschwindigkeit von Lkw sei nachts auf Autobahnen im Bereich von Ortschaften auf 60 Kilometer, auf Außerortsstraßen auf 50 Kilometer und innerorts auf 30 Kilometer zu reduzieren. Eine der wichtigsten Maßnahmen bei der Lärmbekämpfung sei der Einstieg in die Lärmsanierung bei Schienenwegen. Dazu sei seitens des Bundes ein „Lärmschutzprogramm Schiene“ aufzulegen, das großzügig mit Finanzmitteln auszustatten sei.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags.

Mehrheit im Ausschuß

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Die Antragsteller wollen die entsprechenden Mittel durch Umschichtungen im Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr sowie durch eine ökologisch-soziale Steuerreform aufbringen.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag – Drucksache 13/6958 – abzulehnen.

Bonn, den 11. Juni 1997

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst	Heinz-Günther Bargfrede
Vorsitzender	Berichterstatler

Bericht des Abgeordneten Heinz-Günther Bargfrede

I.

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag zur Vorlage eines Gesetzes zum Schutz vor Verkehrslärm an Straßen und Schienen – Drucksache 13/6958 – in seiner 157. Sitzung vom 20. Februar 1997 in erster Lesung beraten und federführend an den Ausschuß für Verkehr sowie mitberatend an den Ausschuß für Gesundheit, den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, den Ausschuß für Bildung, Wissenschaft, Forschung, Technologie und Technikfolgenabschätzung sowie an den Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus überwiesen.

Der Ausschuß für Gesundheit hat in seiner Sitzung vom 11. Juni 1997 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS bei Enthaltung der Fraktion der SPD empfohlen, den Antrag abzulehnen. Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat am 11. Juni 1997 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD empfohlen, den Antrag abzulehnen. Der Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat in seiner Sitzung vom 23. April 1997 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, F.D.P. und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Gruppe der PDS empfohlen, den Antrag abzulehnen. Der Ausschuß für Bildung, Wissenschaft, Forschung, Technologie und Technikfolgenabschätzung hat am 23. April 1997 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, F.D.P.

und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS empfohlen, den Antrag abzulehnen. Der Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus hat am 23. April 1997 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Fraktion der F.D.P. und der Gruppe der PDS empfohlen, den Antrag abzulehnen.

Der Ausschuß für Verkehr hat die Vorlage in seiner Sitzung vom 11. Juni 1997 beraten. Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, F.D.P. und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS, den Antrag – Drucksache 13/6958 – abzulehnen.

II.

Die Antragsteller führten zur Begründung aus, daß Lärm eine der am stärksten empfundenen Umweltbeeinträchtigungen darstelle. Bei der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses vom 17. Januar 1996 habe das Umweltbundesamt darauf hingewiesen, daß nach seinen Schätzungen zweitausend Todesfälle infolge von Herz-Kreislauferkrankungen heute auf Verkehrslärm zurückzuführen seien. Es bestehe also ernsthafter Handlungsbedarf für eine Lärmsanierung. Allerdings würden entsprechende Sanierungsmaßnahmen nur bei wesentlichen baulichen Änderungen von Straßen oder Schienen eingeleitet, beispielsweise beim Bau zusätzlicher Fahrspuren oder Gleisen. Keine wesentliche Änderung liege dagegen bei einem erheblich gestiegenen Verkehrsaufkommen vor.

Bei der Straße lägen die Emissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung an bestehenden Straßen für Wohngebiete mit 70 bzw. 60 dB (A) am Tage bzw. in der Nacht deutlich höher als beim Neubau von Straßen, bei dem Mittelungspegel von nur 59 bzw. 49 dB (A) zulässig seien. Bei der Schiene gebe es bis heute – von wenigen Neubaustrecken abgesehen – weitgehend überhaupt keinen Lärmschutz. Insbesondere mit Hinblick auf die Schiene sei daher ein Rechtsanspruch Betroffener auf Lärmsanierung gesetzlich zu verankern. Bei der vorerwähnten öffentlichen Anhörung habe ein Sachverständiger festgestellt, daß das Fehlen eines positiv-rechtlichen geregelten Rechtsanspruchs auf Lärmsanierung auch für den Schienenverkehr rechtsstaatlich bedenklich sei.

Die Koalitionsfraktionen hielten dem entgegen, daß sich der Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen in der Bundesrepublik Deutschland im internationalen Vergleich sehen lassen könne. Die heute in Deutschland geltenden Grenzwerte für Lärmemissionen zählten zu den schärfsten in Europa. Für Lärmvorsorge an Bundesfernstraßen und Schienenwegen stünden ausreichende Mittel zur Verfügung. Ebenso für Lärmsanierung an Bundesfernstraßen. Für Lärmschutzmaßnahmen an Bundesfernstraßen seien bis Ende 1995 rund 4,6 Mrd. DM ausgegeben worden. Jährlich würden für diesen Zweck rund 400 Mio. DM aufgewendet. Bis 1994 seien vom Bund an Schienenwegen Lärmschutzmaßnahmen in Höhe von rund 374 Mio. DM getroffen worden.

Dem Verlangen, den Bürgern einen einklagbaren Rechtsanspruch auf Lärmschutz an bestehenden

Straßen und Schienenwegen zu gewähren, konnten die Koalitionsfraktionen nicht zustimmen. Einen solchen Vorschlag des Landes Nordrhein-Westfalen habe auch der Bundesrat mit den Stimmen wichtiger SPD-Länder mit dem Argument abgelehnt, daß die Kommunen und Länder nicht in der Lage seien, diese zusätzlichen Kosten aufzubringen.

Die Fraktion der SPD verwies darauf, daß die Anhörung vom 17. Januar letzten Jahres die große Bedeutung des Themas „Lärm“ gezeigt habe. Mindestens zwei Drittel aller Bürger fühlten sich durch Verkehrslärm belästigt. Bei einem Viertel zeigten sich starke gesundheitliche Belastungen. Die Fraktion der SPD trete für umfassende gesetzliche Regelungen in diesem Bereich ein. Sie sei insbesondere für die Bündelung von Verkehrswegen, für einen Rechtsanspruch auf Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen, für eine Harmonisierung der in Deutschland geltenden Lärmgrenzwerte und für eine Forschungsförderung in diesem Bereich. Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sei an einigen Stellen zu ungenau, zum Beispiel hinsichtlich der Finanzierung der Lärmschutzmaßnahmen im Schienenbereich, die nach Auffassung der Fraktion der SPD zu Lasten des Straßenhaushalts erfolgen müsse. Nicht geteilt werde auch die Forderung nach generellen Tempo-30-Regelungen in Wohngebieten, ebenso wie die Tempo-100-Forderung für Autobahnen. Nachtruhezeiten von 20.00 Uhr bis 8.00 Uhr würden mit dem Wirtschaftsleben in Deutschland nicht in Einklang zu bringen sein. Die Fraktion der SPD lehne daher den Antrag ab.

Bonn, den 11. Juni 1997

Heinz-Günther Bargfrede

Berichterstatte