

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Oliver Krischer, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Tabea Rößner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sachstand bei der Verringerung von Straßenverkehrslärm

Die Europäische Kommission schätzte die durch Verkehrslärm verursachten Kosten – etwa für Gesundheitsaufwendungen – schon im Jahr 2012 auf rund 40 Mrd. Euro pro Jahr. Jeder vierte Europäer ist gesundheitsschädlichem Verkehrslärm ausgesetzt. Der Straßenlärm stellt demnach die dominierende Lärmursache dar (Handelsblatt, 27. Januar 2015). In Deutschland fühlen sich 54 Prozent der Bevölkerung vom Straßenverkehrslärm gestört oder belästigt. Das ist mehr als beim Schienen- oder Fluglärm. Auch sind viele Menschen gegenüber negativen Umwelteinwirkungen generell und insbesondere im Hinblick auf Lärm deutlich sensibler geworden. Dem Schutz der Menschen vor Verkehrslärm ist daher eine größere Aufmerksamkeit entgegenzubringen als bisher. Ein besonderes Problem stellen Motorräder dar. Die bisherigen Lärmschutzvorgaben greifen hier nicht und sind schwer zu überwachen. Gleichzeitig steigt die Anzahl der Motorräder deutlich an und offenbar haben sich auch die Erwartungen vieler Motorradkäufer an ihre Maschine gewandelt: „Heute fühlen sich die Kunden als ‚Streetfighter‘ mit entsprechendem Soundbedürfnis“ wird etwa ein Motorradhersteller zitiert (WELT am SONNTAG vom 5. Oktober 2014).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie weit ist die Bundesregierung mit der Umsetzung ihres Versprechens im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, in dem es heißt „Wir wollen im Rahmen einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen überprüfen, um die Belastungen der Bevölkerung im Sinne eines Miteinanders von Mensch und Verkehr zu vermindern“, wie oft hat sich die Arbeitsgruppe getroffen, und welche Ergebnisse wurden dabei erzielt?
2. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Versprechen im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, in dem es heißt „Wir werden deshalb den Schutz vor Verkehrslärm deutlich verbessern und Regelungen für verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutz an Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen treffen. Der Gesamtlärm von Straße und Schiene muss als Grundlage für Lärmschutzmaßnahmen herangezogen werden“, und was unternimmt die Bundesregierung, um dieses umzusetzen?

3. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Versprechen im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, in dem es heißt „Das freiwillige Lärmsanierungsprogramm für Bestandsstrecken wird ausgebaut und rechtlich abgesichert“, und was unternimmt die Bundesregierung, um dieses umzusetzen?
4. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Versprechen im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, in dem es heißt „Der Stand der Technik zur Geräuschminderung muss konsequenter in die Praxis eingeführt werden“, und was unternimmt die Bundesregierung, um dieses umzusetzen?
5. Wird der Bund interessierten Bundesländern wie Baden-Württemberg Modellversuche für die Ausweisung von Tempo 120 auf ausgewählten Autobahnabschnitten ermöglichen, um unter wissenschaftlicher Begleitung die Auswirkungen auf Lärm- und Verkehrssicherheitsaspekte zu erforschen, und wann hat nach Kenntnis der Bundesregierung letztmalig ein wissenschaftlich begleiteter Versuch auf einer ausreichend langen Strecke über einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren stattgefunden?
6. Welche Geschwindigkeiten (Durchschnittsgeschwindigkeit wie auch Anteil der „Ausreißer“) werden der Lärmberechnung an Autobahnen zugrunde gelegt, und entsprechen diese Geschwindigkeitsannahmen nach Kenntnis der Bundesregierung den real gefahrenen Geschwindigkeiten?

Wenn ja, woher hat die Bundesregierung diese Erkenntnis gewonnen?

Wenn nein, was wird die Bundesregierung ändern, um zu realistischen Geschwindigkeitsannahmen zu kommen?

7. Wird die Bundesregierung den Kommunen einen größeren Entscheidungsspielraum bei der Ausweisung von Tempo 30 innerhalb geschlossener Ortschaften verlaufenden Abschnitten von Bundesstraßen einräumen?

Wenn nein, wie lässt sich dies aus Sicht der Bundesregierung mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbaren, und auf welche andere Weise soll der Belastung durch gesundheitsschädliche Lärmbelastungen in Ortsdurchfahrten begegnet werden?

8. Welche Versuche mit „Flüsterasphalt“ sind der Bundesregierung bekannt (bitte tabellarisch mit Versuchszeiträumen, jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, Ergebnissen bei der Lärminderung, Lebensdauer des Belages und Mehrkosten gegenüber herkömmlichen Fahrbahnbelagen angeben)?
9. Aus welchem Grund wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die im Jahr 2010 vorgenommene Absenkung der Grenzwerte für bauliche Lärmsanierung nicht im Bereich des Verkehrsrechts vollzogen, sodass die Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV nun deutlich über den Werten für bauliche Maßnahme liegen?
10. Von welchem Ausgangswert bzw. -niveau soll nach dem Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II der Straßenverkehrslärm bis zum Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2008 um 30 Prozent reduziert werden, und wie wird die Zielerreichung gemessen, geprüft und dokumentiert?
11. Welche Fortschritte sind aus Sicht der Bundesregierung seit Verabschiedung des Verkehrslärmschutzpakets II bei den Geräuschgrenzwerten für Kraftfahrzeuge, den Geräuschgrenzwerten für Reifen und der Überwachung des Geräuschverhaltens von Motorrädern erreicht worden?
12. Konnten die im Verkehrslärmschutzpaket II abgesteckten Ziele in den drei Handlungsfeldern erreicht werden?

Wenn nein, warum nicht, und wie und bis wann will die Bundesregierung ihre Ziele erreichen?

13. Welche Gesetzesinitiativen oder Anpassungen von Verordnungen plant die Bundesregierung in der 18. Wahlperiode, um die Ziele des Verkehrslärm-schutzpakets II in Bezug auf den Straßenverkehrslärm zu erreichen?

Motorradlärm

14. Wie bewertet die Bundesregierung Lärmbelastigungen durch Motorradverkehr, und welche Entwicklungen sieht sie hierbei angesichts einer Zunahme auf inzwischen über vier Millionen Krafträdern (www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2014/fz21_2014_pdf.pdf?_blob=publicationFile&v=3)?
15. In welchen Regionen Deutschlands sieht die Bundesregierung besondere Lärmprobleme durch Motorradverkehr für Anwohnerinnen und Anwohner sowie für den Tourismus?
16. Wie beurteilt die Bundesregierung die im Jahr 2016 in Kraft tretende neue Europäische Verordnung für die Durchführung von Lärmtests (Ausweitung des zugrunde gelegten Geschwindigkeitskorridors von bisher 50 bis 80 km/h auf 20 bis 80 km/h), und wie soll kontrolliert werden, dass Schalldämpfer-einsätze tatsächlich nicht entfernt werden können bzw. entfernt wurden?
17. Ist die Bundesregierung weiterhin der Ansicht, dass die Regelungen bezüglich des Inverkehrbringens zu lauter Ersatzschalldämpfer ausreichend sind (siehe Bundestagsdrucksache 17/9380)?

18. Hält die Bundesregierung es für möglich, über die Veränderung der Typgenehmigung der entsprechenden Bauteile dafür zu sorgen, dass nur manipulationssichere Schalldämpfer auf den Markt kommen?

Wenn nein, über welche Veränderungen bei der Marktüberwachung kann gewährleistet werden, dass zu laute Ersatzschalldämpfer und Schalldämpfer erst gar nicht in den Verkehr gebracht werden?

19. Welche Verbesserungen hat in diesem Zusammenhang die Überarbeitung der UNECE-Regelung Nummer 41 (UNECE – United Nations Economic Commission for Europe) und deren Übernahme in europäisches Recht gebracht?
20. Hält die Bundesregierung es für nachvollziehbar, dass auf europäischer Ebene der Geschwindigkeitskorridor für die Durchführung von Lärmtests weiterhin auf 80 km/h begrenzt werden soll angesichts der Tatsache, dass besonders belästigende Lärmentwicklungen häufig erst im höheren Geschwindigkeitsbereich entstehen?
21. Hält die Bundesregierung die Reduzierung der EU-Grenzwerte für Motorräder um 2 bis 3 dB(A) bis zum 1. Januar 2017 (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 68 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 18/2038) für ausreichend, und wenn nein, was unternimmt sie konkret, um eine deutlich spürbare Absenkung der zulässigen Lärmwerte zu erreichen?

Berlin, den 18. März 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

