

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Daniela Wagner, Dr. Bettina Hoffmann, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Lärminderung an den Straßen Deutschlands

Der Straßenverkehr ist seit langem die dominierende Lärmquelle in Deutschland (www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/laermbe-laestigung, www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/gesundheitsrisiken-durch-umgebungs-laerm). Von einer Trendwende oder einer wesentlichen Verbesserung der Situation kann nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller nicht die Rede sein. Vielmehr deutet vieles darauf hin, dass das Problem des Straßenverkehrslärms noch gar nicht in seinem vollen Ausmaß in den Blick genommen wurde. Denn das Bedürfnis der Menschen nach Ruhe hat in den vergangenen Jahren weiter zugenommen (Umweltbundesamt, Fachliche Einschätzung der Lärmwirkungsstudie NORAH) und die Schwellenwerte, ab denen Straßenverkehrslärm als gesundheitsschädigend zu gelten hat, wurden von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) im Jahr 2018 auf Basis der neuesten Lärmwirkungsforschung deutlich abgesenkt (2018, www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0011/383924/noise-guidelines-exec-sum-ger.pdf?ua=1). Zugleich steigt das Verkehrsaufkommen auf Deutschlands Straßen immer weiter an (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI –, Verkehr in Zahlen 2018/2019, S. 218 und 219).

Angesichts dessen ist es nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller dringend notwendig, dem Lärmproblem schnell und wirksam durch eine längst überfällige Überarbeitung des einschlägigen Gesetz- und Regelwerks zu begegnen. Nicht zuletzt aufgrund der aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung muss nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller eine neue Gewichtung zwischen dem elementaren Ruhebedürfnis der Menschen und einem weitgehend entfesselten Straßenverkehr stattfinden. Dabei sind die preiswertesten und darüber hinaus sofort umsetzbaren Maßnahmen angemessene lärmbedingte Verkehrsbeschränkungen, deren Anordnung nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller durch das geltende Regelwerk und dessen Auslegung unverhältnismäßig erschwert wird.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Inwiefern nimmt die Bundesregierung das wachsende Bedürfnis der Menschen nach Ruhe und die neuen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung über negative Auswirkungen von Lärm auf die menschliche Gesundheit zum Anlass, eine entsprechende neue Gewichtung im einschlägigen Gesetz- und Regelwerk vorzunehmen?

2. Welche konkreten Schritte wurden mit welchem Ergebnis entsprechend der im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD angekündigten „deutlichen“ Reduzierung des „durch Mobilität verursachten Lärms“ im Sektor Straßenverkehr unternommen?
3. Was ist unter den im Koalitionsvertrag angekündigten „flexibel erhöhten Lärmschutzmaßnahmen“ an Bundesfernstraßen konkret zu verstehen, und inwiefern wurden in diesem Sinne Maßnahmen ergriffen?
4. Wann ist mit der im Koalitionsvertrag angekündigten Gesamtlärmbetrachtung und dem verkehrsträgerübergreifenden Lärmkonzept zu rechnen, und welche Konsequenzen werden diese für den Lärmschutz an Bundesfernstraßen haben?
5. Inwiefern wird die Bundesregierung die neuen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung und die daraus abgeleiteten neuen Leitlinien der WHO für Umgebungslärm und Straßenverkehrslärm berücksichtigen und entsprechend die Auslösewerte für die Lärmvorsorge und die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen herabsetzen?
6. Inwiefern lassen sich vor dem Hintergrund der Lärmwirkungsforschung die höheren Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bestandsstraßen gegenüber den Neu- und Ausbaustrecken rechtfertigen, und beabsichtigt die Bundesregierung eine weitere Angleichung zu Gunsten der bislang wesentlich schlechter gestellten Anwohnerinnen und Anwohner von Bestandsstraßen?
7. Beabsichtigt die Bundesregierung in Anlehnung an Neu- und Ausbaustrecken eine gesetzliche Regelung zu schaffen, die auch Anwohnerinnen und Anwohnern von Bestandsstraßen einen Rechtsanspruch auf Lärmsanierung zugesteht, und wenn nein, warum nicht?
8. Inwiefern wird die im „Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II“ angestrebte Lärminderung von 30 Prozent im Straßenverkehr gegenüber 2008 erreicht, und wie sind etwaige Erfolge dokumentiert, und durch welche Maßnahmen wurden sie erzielt?
9. Welchen Stand hat die Überarbeitung des „Nationalen Verkehrslärmschutzpakets II“ erreicht, dessen Zielhorizont das Jahr 2020 ist, und wann wird die Überarbeitung beendet, und welche konkreten Verbesserungen sind für die Lärmbetroffenen vorgesehen?
10. Welche Beträge waren und sind in den Jahren 2010 bis 2020 im Bundeshaushalt für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen vorgesehen, und welche Beträge wurden verausgabt (bitte nach Jahresscheiben und mit entsprechenden Haushaltstiteln angeben)?
11. Welche Gesamtkosten sind anzusetzen, um alle noch nicht lärmsanierten Bundesfernstraßenabschnitte entsprechend den geltenden Auslösewerten mit Lärmschutz auszustatten?
12. Auf welche Weise erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung die Priorisierung von Lärmschutzmaßnahmen an Bundesfernstraßen durch die Bundesländer, und wie wird diese dokumentiert?
13. Auf welcher Berechnungsgrundlage basieren die Zuweisungen von Mitteln an die einzelnen Bundesländer für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen?
14. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung Länder, Kreise und Kommunen bei der Lärmsanierung von Straßen, die in deren Trägerschaft liegen, und wie und in welchem Umfang ließe sich nach Auffassung der Bundesregie-

- rung diese Unterstützung, auch für Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie, ggf. ausbauen?
15. Wie bewertet die Bundesregierung den 2016 vom Bundesrat beschlossenen Entwurf für ein Lärmsanierungsfinanzierungsgesetz (Bundestagsdrucksache 18/10748)?
 16. Inwiefern verfügt die Bundesregierung über Kenntnisse zu den Kosten der vollständigen Lärmsanierung an Straßen in Baulastträgerschaft von Ländern, Kreisen und Kommunen?
 17. Welchen Stand hat die „grundlegende Überarbeitung“ der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen (VLärmSchR 97) erreicht, die das Bundesverkehrsministerium im Jahr 2010 im Zusammenhang mit der damaligen Absenkung der Auslösewerte um drei Dezibel ankündigte (www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2380/dokumente/vlschr97.pdf, Anhang), und welche konkreten Verbesserungen für die Lärmbetroffenen wird die überarbeitete Fassung enthalten, und warum liegt die „grundlegende Überarbeitung“, heute, nach nunmehr neun Jahren, noch nicht vor?
 18. Welchen Stand hat die von der Verkehrsministerkonferenz am 8./9. Oktober 2015 eingeforderte Überprüfung und Überarbeitung der Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinie-StV) erreicht, und wann ist mit deren Abschluss zu rechnen, und welche Ergebnisse hat die Überprüfung bzw. Überarbeitung ggf. zu Gunsten der Lärmbetroffenen erbracht?
 19. Wann wird die im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II bereits für 2011/2012 angekündigte Überarbeitung der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) fertiggestellt, und welche konkreten Verbesserungen wird sie für die Lärmbetroffenen mit sich bringen, und inwiefern werden dabei die besonderen Eigenschaften von Motorradlärm berücksichtigt?
 20. Inwiefern und wann wird die Bundesregierung den Beschluss des Bundesrates vom 20. September 2019 (Bundesratsdrucksache 289/19) umsetzen, der die Bundesregierung auffordert, die Regelwerke für die Ermittlung der Lärmbelastung durch die „Berechnungsmethode für Umgebungslärm von bodennahen Quellen“ (BUB, für die Lärmaktionsplanung) und die „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90, für die Lärmvorsorge und Lärmsanierung) zu harmonisieren?
 21. Inwiefern und wann wird die Bundesregierung den Beschluss des Bundesrates vom 20. September 2019 (Bundesratsdrucksache 289/19) umsetzen, der die Bundesregierung auffordert, § 45 der Straßenverkehrsordnung und die darauf gestützten Lärmschutzrichtlinien wirkungsvoll mit den Rechtsgrundlagen und dem Regelwerk der Lärmaktionsplanung (§§ 47a bis 47f des Bundesimmissionsschutzgesetzes – BImSchG) zu harmonisieren, um die Umsetzung von Lärmaktionsplänen in den Kommunen und insbesondere die Anordnung von lärmbedingten Verkehrsbeschränkungen zu erleichtern und verbindlich zu ermöglichen?
 22. Welche Veränderungen ergeben sich ab dem 1. Januar 2021 für die Beantragung und Anordnung lärmbedingter Verkehrsbeschränkungen an Bundesfernstraßen durch die Arbeitsaufnahme des Fernstraßen-Bundesamts?
 23. Welche aktuellen Untersuchungen liegen der Bundesregierung zu Lärminderungseffekten durch reduzierte Geschwindigkeiten außerhalb und innerhalb geschlossener Ortschaften vor?
 24. An welchen Bundesautobahnabschnitten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung für welche Tages- und Nachtzeiten aus Lärmschutzgrün-

den Geschwindigkeitsbegrenzungen angeordnet, und handelt es sich dabei um Lärmvorsorgemaßnahmen oder um Lärmsanierungsmaßnahmen, und aus welchen Gründen war die notwendige Lärminderung jeweils auf anderem Wege nicht zu erreichen?

25. Wurden dabei (Frage 24) auch solche Maßnahmen angeordnet, die zu einer Lärminderung von weniger als drei Dezibel führen, und an welchen Autobahnabschnitten liegen diese ggf.?
26. Befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung darunter (Frage 24) auch Maßnahmen, die von einem Lärmpegel unterhalb der aktuellen Lärmschwelle der „Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen“ (VLärmSchR 97) ausgelöst wurden und die sich vielmehr an den niedrigeren Auslösewerten des § 2 der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) orientieren, und welche Autobahnabschnitte betrifft dies ggf.?
27. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung an Bundesfernstraßen zwecks Lärminderung Geschwindigkeitsbegrenzungen angeordnet, die zu einer Lärminderung von weniger als drei Dezibel führen, und welche Beispiele können hierfür ggf. genannt werden?
28. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung an Bundesfernstraßen zwecks Lärminderung Maßnahmen angeordnet, die von Werten unterhalb der aktuellen Lärmschwelle der „Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen“ (VLärmSchR 97) ausgelöst wurden und die sich vielmehr an den niedrigeren Auslösewerten des § 2 der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) orientieren, und welche Beispiele können hierfür ggf. genannt werden?
29. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung an Bundesautobahnen und/oder Bundesfernstraßen infolge der Umsetzung kommunaler Lärmaktionspläne lärmbedingte Verkehrsbeschränkungen angeordnet, und welche Beispiele können hierfür ggf. genannt werden?

Berlin, den 10. Dezember 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion