

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Daniela Wagner, Oliver Krischer, Dr. Bettina Hoffmann, Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Lärmberechnung und Lärmschutz an neuen Straßen und Bestandsstraßen

Der Straßenverkehr ist seit Langem die dominierende Lärmquelle in Deutschland. Hohe Schallpegel und chronischer Lärmstress beeinträchtigen das Wohlbefinden, und sie gefährden die Gesundheit. Die Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation (WHO) zu Umgebungslärm von 2018 belegen, dass die menschliche Gesundheit unter Lärm stärker leidet, als bis dahin angenommen. Eine erhöhte Exposition kann zu Herz-Kreislauf-Krankheiten, Depressionen und kognitiven Entwicklungsstörungen bei Kindern führen. In Deutschland fühlen sich nach Erhebungen des Umweltbundesamts 76 Prozent der Bevölkerung durch Straßenlärm gestört oder belästigt. Entsprechend groß ist der Handlungsbedarf. Die Schwellen, ab denen in Deutschland Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden, liegen nach Ansicht der Fragestellenden insgesamt deutlich zu hoch.

Mit mehrjähriger Verspätung wurde im Jahr 2019 das neue Verfahren zur Berechnung von Straßenverkehrslärm RLS-19 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) vorgelegt. Darin wurden unter anderem die Emissionsannahmen für Straßenfahrzeuge aktualisiert, um die aktuelle Fahrzeugflotte abzubilden. Gegenüber der vorangegangenen RLS-90 ergibt die Neuberechnung höhere Werte für alle außerorts gelegenen Straßen. Das bedeutet, dass in diesem Bereich zusätzliche Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden. Innerorts ergeben sich dagegen niedrigere Werte, sodass dort im Verhältnis künftig weniger Schallschutzmaßnahmen ergriffen werden müssen. Für das innerörtliche Szenario gibt es nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller noch Klärungsbedarf.

Durch eine Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV)) trat die RLS-19 am 1. März 2021 formal in Kraft. Die Verkehrslärmschutzverordnung gilt für neue und wesentlich geänderte Straßen. Bei Überschreiten der dort festgelegten Lärmschwellen besteht ein Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Im Bereich der Bestandsstraßen wird der Lärm derzeit dagegen weiterhin auf Basis der alten RLS-90 berechnet. Lärmschutzmaßnahmen sind hier zudem eine „freiwillige“ Leistung, die aber ebenfalls an das Überschreiten bestimmter Lärmschwellen gebunden ist. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur will hier lediglich prüfen, ob und inwiefern die RLS-19 künftig auch für Bestandsstraßen Anwendung finden soll. Dazu wurde die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit einer Untersuchung über die Auswirkungen für diesen Fall beauftragt.

Den Fragestellerinnen und Fragestellern erschließt sich nicht, warum die aktualisierten Lärmberechnungen der neuen RLS-19 nicht schnellstmöglich auch für Bestandsstraßen wirksam werden sollen. Die Fahrzeugflotte ist die gleiche, unabhängig davon, ob sie auf neuen oder auf Bestandsstraßen unterwegs ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie begründet die Bundesregierung, dass die RLS-19 bis auf Weiteres nicht für Bestandsstraßen angewendet werden soll?
2. Wenn die neue RLS-19 ein realistisches Bild von den aktuellen Verkehrsemissionen abgibt, wie ist es dann zu rechtfertigen, den Lärm an Bestandsstraßen mit den abweichenden und nicht mehr realistischen Emissionsannahmen der alten RLS-90 zu berechnen?
3. Welche formalen Schritte sind notwendig, damit die RLS-19 auch für Bestandsstraßen anwendbar wird?
4. Wann erwartet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur das Ergebnis der Prüfung, ob und inwiefern die RLS-19 künftig auch für Bestandsstraßen Anwendung finden soll, und wann soll ggf. die Umsetzung erfolgen?
5. Inwiefern sind für die Umsetzung der RLS-19 aktualisierte „Rechenbeispiele“ erforderlich, entsprechend denjenigen, die zwei Jahre nach Inkrafttreten der RLS-90 zu deren Erläuterung vorgelegt wurden, wann erscheinen diese ggf., und inwiefern sind diese unerlässlich für die Anwendung der RLS-19?
6. Liegt bereits die Software vor, mit der die RLS-19 in der Praxis gerechnet werden soll, falls nein, wann wird diese zur Verfügung gestellt?
7. Inwiefern sind für die Qualitätssicherung dieser Software Testaufgaben erforderlich, und wann erscheinen diese ggf.?
8. Inwiefern bringt die neue Regelung Vorteile für Menschen mit sich, die vom Lärm innerorts gelegener Straßen betroffen sind (bitte detailliert ausführen)?
9. Welche Erhebungen liegen der Aussage in der Verordnung auf Bundestagsdrucksache 19/18471 (S. 15) zugrunde, in der es heißt: „(...) während innerorts Schutzmaßnahmen in etwas geringerem Umfang als bisher vorzusehen sind. Dies lässt sich damit begründen, dass nun ebenfalls die lärm-mindernden Eigenschaften von Fahrbahnbelägen bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h angesetzt werden können“?
10. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung innerorts bereits vermehrt lärm-mindernde Straßenbeläge aufgebracht, und falls nein, wie lässt sich in Zusammenhang mit Frage 9 erklären, dass innerorts bei Anwendung der RLS-19 künftig weniger Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden?
11. Aus welchem Jahr stammen die Erhebungen zur Zusammensetzung der Fahrzeugflotte auf deutschen Straßen, die der RLS-19 zugrunde liegen?
12. Wie hat sich die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte ggf. seit dieser Erhebung verändert?
13. Inwiefern ist es ein Vorteil für die Lärmbetroffenen, wenn Motorräder emissionsmäßig in die Fahrzeuggruppe der Lkw2 eingeordnet werden?
14. Inwiefern bedeutet es für die Lärmbetroffenen analog dazu keinen Nachteil, wenn Lieferwagen mit einem Gewicht zwischen 2,8 Tonnen und 3,5 Tonnen emissionsmäßig nicht mehr den Lkw sondern den Pkw zugeordnet werden (bitte ausführlich begründen)?

15. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts, Aktenzeichen 9 A 16.16 (Randnummer 87) vom 25. April 2018, in dem das Gericht die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle für Straßenverkehrslärm bei 67 Dezibel am Tag und bei 57 Dezibel in der Nacht verortet und damit jeweils 3 Dezibel unter den Schwellen, ab denen in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus Lärmsicht eine Änderung des Verkehrsgeschehens als wesentlich anerkannt wird und Lärmschutzmaßnahmen auslöst?
16. Wie weit ist die Ausarbeitung des Nationalen Verkehrslärmschutzpaketes fortgeschritten, das sich an das 2020 ausgelaufene Lärmschutzpaket II anschließen soll, und wann ist dessen Veröffentlichung zu erwarten?
17. Wie weit ist die im Koalitionsvertrag angekündigte Gesamtlärmbetrachtung fortgeschritten, wann ist deren Veröffentlichung zu erwarten, und wird diese neben Schienen- und Straßenverkehrslärm auch Fluglärm umfassen, falls nein, warum nicht?
18. Liegen der Bundesregierung Berechnungen oder Schätzungen über die jährlichen Gesundheitskosten und Kosten für die Sozialkassen (z. B. infolge von Arbeitsunfähigkeit) vor, die durch die Folgen von Straßenverkehrslärm verursacht werden, wenn ja, was sind deren Ergebnisse, wenn nein, plant die Bundesregierung, derartige Daten zu erheben?
19. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die durchschnittlichen Einkommensverhältnisse von Menschen, die an besonders stark von Verkehrslärm betroffenen Straßen wohnen?
20. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Wirksamkeit und die Kosten von Temporeduzierungen als Mittel der Lärminderung?

Berlin, den 8. Juni 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

