

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)**

**zu dem Antrag der Abgeordneten Elke Ferner, Michael Müller (Düsseldorf),
Gerd Andres, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD**
– Drucksache 13/1042 –

Minderung des Verkehrslärms an Straßen und Schienen

A. Problem

Die Antragsteller stellen fest, daß die Lärmbelastung in der Bundesrepublik Deutschland ein gesundheitsgefährdendes Ausmaß angenommen habe. Daneben seien auch die sozialen und ökonomischen Auswirkungen des Verkehrslärms beträchtlich. Konzepten der Verkehrsvermeidung komme daher herausragende Bedeutung zu, um Straßenverkehrslärm zu vermeiden.

B. Lösung

Die Antragsteller schlagen vor, die Bundesregierung aufzufordern, einen Katalog von zehn Maßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms vorzulegen, der u. a. die Vorlage eines Verkehrslärmschutzgesetzes, die Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf Bundesautobahnen sowie die allgemeine Einführung von Tempo 30 in den Wohngebieten der Städte vorsehen soll.

Der Ausschuß empfiehlt u. a. wegen eventuell unabsehbarer finanzieller Folgen die Ablehnung des Antrags, verbunden mit der Aufforderung an die Bundesregierung, ein Pilotprojekt durchzuführen, dem Verkehrsausschuß zu Einzelaspekten Berichte vorzulegen sowie Gespräche mit der DB AG über die Lärmsanierung an Schienenwegen zu führen.

Mehrheitsentscheidung

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Nach Auffassung der Ausschlußmehrheit sind generelle Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Verkehrswegen nicht finanzierbar. Daher sollte zunächst nur das Pilotprojekt (zu Lasten anderer Verkehrsmaßnahmen) vorgesehen werden.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag – Drucksache 13/1042 – abzulehnen.

Bonn, den 12. Juni 1996

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst
Vorsitzender

Heinz-Günter Bargfrede
Berichterstatler

Bericht des Abgeordneten Heinz-Günter Bargfrede

I.

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf Drucksache 13/1042 in seiner 38. Sitzung am 18. Mai 1995 federführend an den Ausschuß für Verkehr und mitberatend an den Ausschuß für Gesundheit, den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und den Haushaltsausschuß überwiesen.

Der Haushaltsausschuß hat am 21. Juni 1995 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS die Ablehnung des Antrags empfohlen. Der Ausschuß für Gesundheit hat am 8. Mai 1996 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS die Ablehnung des Antrags empfohlen. Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat am 22. Mai 1996 auf eine Beratung der Vorlage verzichtet.

Der Ausschuß für Verkehr hat am 11. Oktober 1995 beschlossen, zu dem Antrag eine Sachverständigenanhörung durchzuführen, die am 17. Januar 1996 stattfand. Angehört wurden 20 Sachverständige, die als Experten für die juristischen, technischen und gesundheitlichen Fragen des Lärmschutzes eingeladen worden waren. Die Vorlage wurde dann in den Sitzungen am 22. Mai 1996 und am 12. Juni 1996 beraten und mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Gruppe der PDS abgelehnt.

II.

Die Antragsteller stellen fest, daß sich die Mehrheit der Bundesbürger durch Straßenverkehrslärm belästigt fühle. Insgesamt habe die Lärmbelastung in der Bundesrepublik Deutschland ein gesundheitsgefährdendes Maß angenommen. Daneben seien auch die sozialen und ökonomischen Auswirkungen des Verkehrslärms beträchtlich. Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, ein Programm zur Minderung des Verkehrslärms mit folgenden Elementen vorzulegen:

1. Vorlage eines Verkehrslärmschutzgesetzes ergänzend zur Verkehrslärmschutzverordnung mit dem Ziel, Lärmschutzmaßnahmen auch für den Fall der Lärmsanierung an bestehenden Straßen und Schienen verbindlich zu machen,
2. Ermittlung der gegenwärtigen Lärmbelastung entlang von Bundesfernstraßen in Form von Lärmkarten als Vorbedingung für Maßnahmen zur Lärminderung und Lärmsanierung,

3. Minderung der Lärmemissionen bei Nutzfahrzeugen; für lärmarme Nutzfahrzeuge sollten Benutzervorteile eingeräumt werden,
4. Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf Bundesautobahnen im Rahmen einer europäischen Harmonisierung,
5. Allgemeine Einführung von Tempo 30 in den Wohngebieten der Städte,
6. Änderung der Straßenbaurichtlinien mit dem Ziel, künftig den Einsatz lärmindernder Straßenbeläge verbindlich zu machen,
7. Novellierung der TA Lärm mit dem Ziel, eine bessere Berücksichtigung des betrieblich bedingten Verkehrslärms zu ermöglichen,
8. Überprüfung, ob die derzeit gesetzlich vorgeschriebenen Beurteilungsverfahren noch dem neuesten Stand der Lärmbekämpfungstechnik entsprechen,
9. Weitere Verbesserung des Anti-Manipulationskatalogs für Zweiräder,
10. Festlegung strenger Kriterien bei Wohnungsbaumaßnahmen, um vor Verkehrslärm zu schützen.

III.

In den Beratungen des Ausschusses für Verkehr bestritt die Fraktion der CDU/CSU nicht die Tatsache, daß der Lärm generell zunehme. Es müsse aber den Bürgern offen und ehrlich gesagt werden, daß weder beim Bund noch bei den Ländern gegenwärtig die finanziellen Mittel vorhanden seien, um einen umfassenden Lärmschutz zu finanzieren. Beschlüsse mit unabsehbaren finanziellen Folgen müßten daher vermieden werden. Es sei auch zu berücksichtigen, daß die Bürger wünschten, daß die Abgabenbelastung nicht ständig erhöht werde. Vorstellbar sei aber, daß künftig öffentliche Mittel eingesetzt werden müßten, um das Problem der Lärmsanierung an Schienenwegen zu bewältigen.

Das Thema Lärmschutz solle allerdings auf der politischen Tagesordnung bleiben. Deshalb wurde die Bundesregierung aufgefordert, regelmäßig über drei Bereiche dem Ausschuß für Verkehr Bericht zu erstatten. Zum einen geht es um die technologische Entwicklung bei den Fahrbahnbelägen bei Straßen und Schienen sowie bei Fahrzeugen. Das zweite Thema sind die Auswirkungen, die durch die Bündelung von Lärm entstehen, wenn zu einem vorhandenen Verkehrsweg ein zweiter, beispielsweise ein Schienenweg, gebaut werde. Eine generelle Regelung sei derzeit aus Finanzierungsgründen nicht möglich. An einem konkreten Einzelfall sollten aber Erfahrungen gesammelt und ausgewertet werden,

nämlich an der neuen Schienenschnellstrecke von Köln in das Rhein-Main-Gebiet, die streckenweise parallel zur Autobahn A3 verlaufen soll. Hier wolle man mit Lärmschutzmaßnahmen einsteigen, obwohl es noch keine gesetzliche Regelung gebe. Die zusätzlichen Mittel müßten aus dem Verkehrshaushalt aber zu Lasten anderer Verkehrsmaßnahmen aufgebracht werden. Drittens erwarte man Gespräche zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und der Deutschen Bahn AG bezüglich der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen.

Im übrigen lehnte die Fraktion der CDU/CSU insbesondere drei Forderungen der Antragsteller ab, nämlich die Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf Bundesautobahnen, die allgemeine Einführung von Tempo 30 in Wohngebieten und die Anfertigung von Lärmkarten. Wünschenswert sei aber der Einsatz der Telematik auf Autobahnen.

Die Fraktion der F.D.P. schloß sich weitgehend diesen Argumenten an. Eine Lärmsanierung an bestehenden Schienenanlagen würde mindestens 5 Mrd. DM erfordern, und es sei dafür kein Deckungsvorschlag in Sicht, es sei denn zu Lasten des Neubaus. Zudem bringe der Bundesverkehrsminister demnächst eine Lärmschutzverordnung ein.

Von der Fraktion der SPD wurden die Koalitions-vorschläge, nämlich die Berichtspflicht der Bundesregierung über neue technologische Entwicklungen, die Gespräche mit der Deutschen Bahn AG bezüglich der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen sowie das Pilotprojekt an der neuen Schienenschnellstrecke von Köln in das

Rhein-Main-Gebiet als unzureichend kritisiert. Man müsse von den gesundheitlichen Wirkungen des Lärms ausgehen. So habe die Anhörung ergeben, daß sich die Menschen nicht an den Lärm gewöhnen könnten. Man halte daher ein Verkehrslärmschutzgesetz für unbedingt erforderlich. Es müsse in Zukunft einen Rechtsanspruch auf Lärmsanierung geben. Dieser Antrag solle als Einstieg in die Problematik genutzt werden, der dann zu einem machbaren Gesetzentwurf führen solle. Man sollte eine gemeinsame Initiative in einem Gesetzentwurf starten, um als Einstieg zu höheren Grenzwerten zu kommen. Auf freiwillige Vereinbarungen zwischen den Bauträgern und Privaten dürfe man sich nicht verlassen. Die dazu nötigen Finanzmittel müßten jetzt eingestellt werden, denn das Problem sei allgemein bekannt. Finanzierungsvorschläge seien von der Fraktion der SPD vorgelegt worden, aber es fehle offensichtlich der politische Wille, endlich zu beginnen. Es müsse auch damit gerechnet werden, daß die Gerichte tätig würden, wenn der Bund nicht handele.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN kritisierte die Einstellung der Koalitionsfraktionen als Abwartestrategie. Es gebe beispielsweise Lösungsvorschläge für den Lärmschutz an den bestehenden Schienenanlagen. Der Handlungsbedarf sei seit Jahren erkennbar, und es sei jetzt nötig, erste Handlungsansätze zu schaffen. Die Kosten seien überschaubar und könnten durch eine externe Anlastung wieder hereingeholt werden. Ohne diese Maßnahmen würden eher höhere Ausgaben bei der Behandlung der Gesundheitsfolgeschäden entstehen.

Bonn, den 12. Juni 1996

Heinz-Günter Bargfrede

Berichterstatter

