

Lärmschutz an Straßen

Beschlussempfehlung

Das Petitionsverfahren abzuschließen.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, die geltenden Grenzwerte des Lärmschutzes entlang bestehender und geplanter Autobahnen zeitnah entsprechend der Umgebungslärmrichtlinie anzupassen und die Rechtsgrundlagen zum Schutz vor Verkehrslärm so zu ergänzen, dass den Kommunalverwaltungen stärkere Einflussmöglichkeiten auf die Entscheidungen eingeräumt werden.

Zu dieser Thematik liegen dem Petitionsausschuss eine öffentliche Petition mit 1.259 Mitzeichnungen und 59 Diskussionsbeiträgen, eine Liste mit 3.727 Unterschriften so wie weitere inhaltsgleiche Eingaben vor, die wegen des Sachzusammenhangs einer gemeinsamen parlamentarischen Behandlung zugeführt werden. Der Ausschuss bit tet um Verständnis, dass nicht auf jeden einzelnen Gesichtspunkt eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird in den Petitionen im Wesentlichen ausgeführt, Bürgerbeschwerden und wissenschaftlich fundierte Ergebnisse nationaler und internationaler Studien zeigten, dass eine besondere Beeinträchtigung durch Autobahnlärm bestehe. Anders als im Stadt-, Flug- oder Schienenverkehr gebe es auf Autobahnen keine Ruhephasen, sondern es fänden Dauerbelästigungen, insbesondere durch Lkw-Verkehr, statt. Hiervon seien sogenannte Autobahngemeinden, deren Gebiete von der Autobahn durchschnitten oder tangiert werden, besonders betroffen. Zudem begünstige die meist großzügige Trassierung eine flächenhafte Ausbreitung des Schalls und damit eine weiträumige Verlärmung der anliegenden Gemeinden, so dass auch entfernt liegende Gebiete vom Autobahnlärm betroffen seien.

noch Pet 1-17-12-912-007394

Innerhalb der Bundesrepublik Deutschland würden über 15 Millionen Menschen unter einer Dauerbeschallung leiden. Mit erheblichem Aufwand erstellte Lärmkarten nach der Umgebungslärmrichtlinie würden weder in der Planung noch in der Ausführung oder beim Betrieb von Autobahnen berücksichtigt. Bestandsautobahnen würden bei Lärmschutzmaßnahmen trotz steigenden Verkehrsaufkommens mit dem Verweis auf unzeitgemäße Rechtsgrundlagen, die nicht mehr dem Stand der Technik entsprächen, vernachlässigt. Neu- oder Ausbaustrecken würden lediglich mit einem Minimum an Lärmschutzmaßnahmen geplant, obwohl hier eine Verpflichtung zur Realisierung von Lärmschutz unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens mehrerer Lärmquellen bestünde.

Der hohe Kostendruck der Auftraggeber auf die Planungsbehörden sei unverhältnismäßig. Auch die in diesem Zusammenhang belegten hohen privaten und volkswirtschaftlichen Verluste würden stark vernachlässigt oder ignoriert. Gesundheitliche Schäden, wie Schlafstörungen, Bluthochdruck, Depressionen und ein erhöhtes Herzinfarkt- und Schlaganfallrisiko, einerseits sowie eine "schleichende Enteignung" der Immobilienbesitzer andererseits seien ab einem Lärmpegel von mehr als 40/45 dB(A) nachweisbar. Die WHO-Leitlinie "Night Noise Guidelines for Europe" vom 8. Oktober 2009 sei nur eine von vielen Studien zu diesem Thema. Allein die im Gesundheitsbereich entstehenden Kosten lägen in Deutschland bei mehr als 1,8 Milliarden Euro; die mietbedingten Steuerausfälle würden auf 3,4 bis 4,5 Milliarden Euro im Jahr geschätzt; die privaten Einbußen reichten bis zum wirtschaftlichen Totalverlust infolge der Unverkäuflichkeit von Immobilien.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Vortrags wird auf den Inhalt der Akten verwiesen.

Der Initiator der öffentlichen Petition hat in dieser Angelegenheit zudem eine Petition beim Petitionsausschuss des Europäischen Parlaments eingereicht.

noch Pet 1-17-12-912-007394

Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung stellt sich unter Einbeziehung einer zu den Eingaben eingeholten Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zusammengefasst wie folgt dar.

Nach Auffassung des Petitionsausschusses stellt der Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor Verkehrslärm ein sehr wichtiges Anliegen dar. Der Ausschuss hat daher Verständnis für das Begehren der Petenten.

Auch die Bundesregierung verfolgt das Ziel, den Lärmschutz für die Bevölkerung zu verbessern. Die Akzeptanz für einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hängt entscheidend von einer Lärmreduzierung ab.

Das Nationale Verkehrslärmschutzpaket II strebt u. a. das Ziel an, im Straßenverkehr bis 2020 die Belästigungen durch Lärm um 30 vom Hundert zu mindern.

Als eine Maßnahme zur Umsetzung sind die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen mit Verabschiedung des Haushaltsgesetzes 2010 am 6. April 2010 um drei dB(A) gesenkt worden. Die Absenkung um drei dB(A) entspricht akustisch immerhin der Halbierung der Verkehrsmenge. In allgemeinen Wohngebieten betragen die Auslösewerte nunmehr 67/57 dB(A) tags/nachts. Beim Aus- und Neubau von Straßen sind die gegenüber der Lärmsanierung strengeren Grenzwerte der Lärmvorsorge anzuwenden. In allgemeinen Wohngebieten betragen diese beispielsweise 59/49 dB(A) tags/nachts. Im Hinblick auf die von den Petenten begehrte Anpassung der Grenzwerte an die Umgebungslärmrichtlinie weist der Petitionsausschuss auf Folgendes hin:

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) gibt keine Grenzwerte vor. Für die von der Umgebungsrichtlinie geforderte Lärmkartierung wird zudem ein anderes Berechnungsverfahren als für die Planung von Bundesfernstraßen verwendet, so dass die Ergebnisse nicht vergleichbar sind. Weiterführende Informationen zur Umgebungslärmrichtlinie können der Homepage des Umweltbundesamtes unter "www.umweltbundesamt.de" entnommen werden.

noch Pet 1-17-12-912-007394

Ergänzend macht der Petitionsausschuss darauf aufmerksam, dass die Bundesregierung es als vorrangiges umweltpolitisches Ziel betrachtet, die vom Straßenverkehr ausgehenden Geräuschemissionen weiter zu senken. Hierbei wird in erster Linie eine Minderung der Emissionen an der Quelle, also der Emissionen der Kraftfahrzeuge, angestrebt. Die Geräuschemissionen von Kraftfahrzeugen sind international seit längerem verbindlich begrenzt. Derzeit werden für Kraftfahrzeuge neue Geräuschgrenzwerte erarbeitet, die den Stand der Technik berücksichtigen sollen. Zudem wird bei der Weiterentwicklung lärmindernder Straßenbeläge eine Minderung zwischen vier bis sechs dB(A) angestrebt.

Soweit die Petitionen die Einräumung stärkerer Einflussmöglichkeiten der Kommunen auf Entscheidungen beim Lärmschutz fordern, stellt der Petitionsausschuss Folgendes fest:

Gemeinden mit mehr als 80.000 Einwohnern sind Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen und daher selbst Entscheidungsträger. Im Übrigen erfolgen Aus- und Neubau von Straßen in der Regel auf Grundlage eines Planfeststellungsverfahrens, in welchem neben den betroffenen Bürgern auch die Gemeinden die Möglichkeit haben, ihre Belange vorzutragen und in dem Lärmschutzprobleme unter umfassender Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange zu bewältigen sind. Eine stärkere Einflussnahme der Gemeinden auf Lärmschutzmaßnahmenerscheint daher nicht erforderlich.

Nach den vorangegangenen Ausführungen empfiehlt der Petitionsausschuss angesichts der dargestellten Sach- und Rechtslage im Ergebnis, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen der Petitionen bereits teilweise entsprochen worden ist.