

17.11.09

Antrag
des Landes Rheinland-Pfalz

Entschließung des Bundesrates zu Verbesserungen beim Verkehrslärmschutz

Der Ministerpräsident
des Landes Rheinland-Pfalz

Mainz, den 17. November 2009

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Bürgermeister
Jens Böhrnsen
Präsident des Senats der
Freien Hansestadt Bremen

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Landesregierung von Rheinland-Pfalz hat beschlossen, beim Bundesrat den in der Anlage mit Begründung beigefügten Antrag für eine

Entschließung des Bundesrates zu Verbesserungen beim
Verkehrslärmschutz

einzubringen.

Ich bitte Sie, den Entschließungsantrag gemäß § 36 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Bundesrates auf die Tagesordnung der 864. Sitzung des Bundesrates am 27. November 2009 zu setzen und anschließend den Ausschüssen zur Beratung zuzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen

Kurt Beck

Entscheidung des Bundesrates zu Verbesserungen beim Verkehrslärmschutz

Der Bundesrat möge beschließen:

Straßenverkehrslärm

1. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um mindestens 3 dB(A) zu senken.
2. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung weiterhin auf, die Senkung bereits im Jahr 2010 vorzunehmen und die hierfür erforderlichen Mittel im Bundeshaushalt einzustellen.
3. Der Bundesrat nimmt dabei Bezug auf die in der abgelaufenen 16. Legislaturperiode im Rahmen des „Nationalen Verkehrslärmschutzpaketes II“ angekündigte Absicht der Bundesregierung, die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um 3 dB(A) zu senken. Diese Absenkung muss möglichst rasch erfolgen. Der Bundesrat weist im Übrigen darauf hin, dass in der Koalitionsvereinbarung zur 17. Legislaturperiode die dringend erforderlichen Verbesserungen bei der Lärmsanierung an Straßen nicht benannt sind.
4. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, für Lärmschutzmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen in der Baulast der Städte die gemeinsame Finanzierung der Lärmsanierung zwischen Bund, Ländern und Kommunen über das Konjunkturprogramm hinaus fortzuführen.

Schienenverkehrslärm

5. Der Bundesrat begrüßt die im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II verankerte Absicht der Bundesregierung, den Schienenverkehrslärm gegenüber dem heutigen Niveau bis zum Jahr 2020 um 10 dB(A) zu senken und damit praktisch zu halbieren.
6. Der Bundesrat sieht in der Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf lärmarme Verbundstoffbremsen einen zentralen Beitrag zur Lärmverminderung an der Quelle. Er bittet die Bundesregierung, gegenüber der europäischen Kommission darauf hinzuwirken, dass in der europäischen TSI-Lärm, die bisher nur Lärmgrenzwerte für neue und umgebaute Fahrzeuge enthält, in einem Stufenplan auch Grenzwerte für Bestandsfahrzeuge festgelegt werden.
7. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, die von ihr angekündigte Einführung lärmabhängiger Trassenpreise schnellstmöglich zu verwirklichen, um

einen wirtschaftlichen Anreiz zur Umrüstung der Bestandsfahrzeuge auf lärmarme Bremsen zu schaffen. Der Bundesrat verweist insofern auf den Verordnungsantrag zur Änderung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (Bundesrats-Drucksache ...).

8. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, für einen besseren Schutz der Gesundheit den Schienenbonus abzuschaffen und zu prüfen, ob neben dem Dauerschallpegel ein Spitzenschallpegelkriterium für die Nacht eingeführt werden kann, um die Realität besser abzubilden.

Flugverkehrslärm

8. Der Bundesrat misst dem Schutz der Bevölkerung auch vor den schädlichen Wirkungen insbesondere des nächtlichen Fluglärms einen hohen Stellenwert bei. Er fordert die Bundesregierung dazu auf, den luftverkehrsrechtlichen Rahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm nicht zu Lasten des Ruhebedürfnisses der Bevölkerung in den Nachstunden zu verändern. Die rechtlichen Regelungen zur Begrenzung von Nachtflügen dürfen wirtschaftlichen Interessen nicht untergeordnet werden.

Begründung:

Straßenverkehrslärm

Zwei Drittel der deutschen Bevölkerung fühlen sich durch Lärm belästigt. Hauptlärmquelle ist die verkehrliche Mobilität, die grundsätzlich ein wesentlicher Bestandteil unserer Lebensqualität und unseres Wohlstands ist. Dies gilt in erster Linie für den Straßenverkehrslärm, aber auch Schienen- und Flugverkehr führen zu einem hohen Maß an Lärmbelastung.

Mit dem Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II hat die Bundesregierung in der vergangenen Legislaturperiode Verbesserungen beim Lärmschutz angekündigt. Durch eine Reduzierung der Grenzwerte bei der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um 3 dB(A) sollen die der Bevölkerung nur schwer vermittelbaren Unterschiede zwischen den Grenzwerten der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung abgebaut werden.

Die Koalitionsvereinbarung der neuen Bundesregierung enthält ebenfalls eine Absichtserklärung zur Ausweitung des Lärmschutzes, angesprochen werden jedoch lediglich konkrete Verbesserungen beim Schienenverkehrslärm.

Darüber hinaus sollen entgegen den Ankündigungen des Verkehrslärmschutzpaketes II die Mittel für die Lärmsanierung nicht erhöht werden.

Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, auch den Lärmschutz an bestehenden Straßen zu verbessern und die Grenzwerte für die Lärmsanierung um mindestens 3 dB(A) zu senken. Die Bundesregierung wird weiterhin aufgefordert, die Grenzwertreduzierung schnellstmöglich, d.h. ab 2010, umzusetzen und die erforderlichen Mittel im Bundeshaushalt bereitzustellen.

In den vergangenen Jahrzehnten erfolgten beträchtliche Lärmschutzmaßnahmen durch Bund und Länder an Bundes- und Landesstraßen in deren Baulast. Heute wohnen deshalb etwa 4/5 der am höchsten Lärmbetroffenen vorwiegend an Bundes-, aber auch an Landesstraßen in der Baulast der Städte. Das betrifft die Bevölkerung in Städten mit mehr als 80.000 Einwohnern. Damit ein besseres Lärmschutzkonzept in Deutschland erfolgreich sein kann, ist dort eine langfristige Finanzierung notwendig; die gemeinsame Finanzierung der Lärmsanierung in den Städten muss durch Bund, Länder und Kommunen über das Konjunkturprogramm hinaus fortgeführt werden.

Schieneverkehrslärm

Das Ziel der Bundesregierung, den Schienenlärm in der nächsten Dekade zu halbieren, wird ausdrücklich unterstützt. Die Bundesregierung verfolgt seit mehreren Jahren für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes eine Politik zur Verminderung des Lärmproblems. Die Bevölkerung insbesondere an den Hauptabfuhrstrecken ist jedoch in Sorge, dass damit allenfalls die zusätzlichen Lärmbelastungen aufgrund des mittel- und langfristig weiter wachsenden Güterverkehrs gemildert werden können. Intensivere Anstrengungen sind daher dringlich.

Bei der Umrüstung von Bestandsgüterwagen auf lärmarme Verbundstoffbremssohlen handelt es sich auch um ein erklärtes, allerdings noch unverbindlich verankertes Ziel der Europäischen Kommission. Es wäre im Interesse einer aktiven Lärmschutzpolitik konsequent, wenn sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine konkrete, zeitlich gestaffelte verbindliche Einführung von Lärmgrenzwerten für Bestandswagen in der TSI-Lärm einsetzen würde, wie sie derzeit für neu in den Verkehr zu bringende Fahrzeuge gelten.

Unabhängig davon ist es bereits jetzt möglich, die Nutzung leiser Güterwagen über den nationalen Trassenpreis durch einen Bonus zu belohnen und damit für die Halter der Fahrzeuge einen wirtschaftlichen Anreiz zur Umrüstung zu schaffen. Dieser Weg muss jetzt schnell mit einem möglichst einfachen und wenig bürokratielastigen

Erfassungsverfahren entsprechend dem Beispiel einiger europäischer Nachbarstaaten gegangen werden.

Seit Jahren steht der bisher in der 16. BImSchV verankerte Schienenbonus (5 dB(A)) zusammen mit dem vorgeschriebenen Berechnungsverfahren in der Kritik, weil dabei die tatsächliche Wirkung des Schienenlärms auf die Gesundheit nicht realitätsnah erfasst wird. Aufgrund der Forschungsergebnisse der letzten Jahre besteht für den Gesetzgeber Anlass zu einer sachgerechten Anpassung der Verfahren für die Lärmermittlung. Da ein besserer Gesundheitsschutz beim Güterverkehrslärm vordringlich ist, ist es geboten, den Schienenbonus abzuschaffen und zu prüfen, ob zusätzlich zum Dauerschallpegel Spitzenschallpegel für die Nacht eingeführt werden können.

Fluglärm

Die Zulassung eines nächtlichen Flugbetriebs ist wegen der Pflicht, auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen, nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes vor allem in der Kernzeit von 00.00 Uhr bis 05.00 Uhr in erhöhtem Maß rechtfertigungsbedürftig.

Mit Blick auf die Ausführungen im Koalitionsvertrag für die 17. Legislaturperiode steht zu besorgen, dass die bisherige gefestigte Rechtsprechung, die eine besondere Rücksichtnahme auf das Ruhebedürfnis der Anwohner von Flughäfen in der Nachtzeit anerkennt, durch eine Gesetzesänderung zugunsten wirtschaftlicher Interessen gelockert werden soll.

Den Anwohnern von Flughäfen sind weitere Fluglärmbelastung aber gerade in der Nachtkernzeit nicht zumutbar. Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, die maßgebenden gesetzlichen Bestimmungen unverändert zu lassen. Danach sind Nachtflugbewegungen bei entsprechend nachgewiesenem Bedarf möglich.