

21.03.2017

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 5612 vom 17. Februar 2017
der Abgeordneten Andrea Milz CDU
Drucksache 16/14284

Was unternimmt die Landesregierung gegen zunehmenden Verkehr und Lärm im Siebengebirge?

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Das Siebengebirge ist eine beliebte Wohngegend, die nach wie vor Zuzug verzeichnet. Die damit einhergehende Schattenseite ist der zunehmende Straßenverkehr. Neben dem Straßenverkehr ist auch der Schienenverkehr in den letzten Jahren gestiegen. Insbesondere im Güterschienenverkehr sind in Zukunft noch weitere Steigerungen zu erwarten.

Sowohl in Königswinter als auch in Bad Honnef gibt es bereits teilweise Lärmschutz beispielsweise entlang der B42 sowie der Bahntrasse. Trotz Wohnbebauung fehlt aber nach wie vor adäquater Lärmschutz entlang der B42 (z.B. auf Höhe des Rosenwegs in Bad Honnef oder auf Höhe der Straße Am Domstein in Königswinter). Mit der Zunahme des Verkehrs hätte auch eine Anpassung des Lärmschutzes einhergehen müssen. Auf Grund der schlechten finanziellen Lage der Kommunen ist es nicht möglich die Lückenschlüsse aus kommunalen Mitteln zu stemmen.

Auch das hohe tägliche Verkehrsaufkommen bei den Ortsdurchfahrten im Siebengebirge – insbesondere in Ittenbach, Dollendorf, Schmelztal und den Bonner Ortslagen mit bis zu 10.000 Fahrzeugen am Tag – stellen eine immense Belastung der Menschen dar. Mit der nun wieder im Bundesverkehrswegeplan aufgenommen Siebengebirgsentlastung mit veränderter Trassenführung ist eine Option für eine Reduzierung des Verkehrs bei den Ortsdurchfahrten perspektivisch gegeben. Die Menschen in den genannten Orten erwarten allerdings nicht erst auf lange Sicht eine Lösung sondern innerhalb eines überschaubaren Zeitraums.

Denn: Lärm und Feinstaub beeinträchtigen in hohem Maße die Lebensqualität der Menschen.

Der Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr hat die Kleine Anfrage 5612 mit Schreiben vom 20. März 2017 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Minister für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk und dem Minister für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz beantwortet.

Datum des Originals: 20.03.2017/Ausgegeben: 24.03.2017

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

1. Was unternimmt die Landesregierung um (besseren) Lärmschutz an stark befahrenen Straßen und Schienentrassen zu realisieren? (Bitte konkrete Projekte benennen inklusive der genauen Finanzierung)

Im Zuge bestehender Straßen ist Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmsanierung zu beurteilen. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Staates auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. In Zusammenhang mit dem Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II des Bundes sind 2010 die Auslösewerte der Lärmsanierung um 3 dB(A) gesenkt worden. Zur Umsetzung der daraus resultierenden Möglichkeiten im Lärmschutz wurde vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr das Handlungsprogramm „Lärmschutz an Autobahnen“ initiiert. Im Rahmen anstehender Erhaltungsmaßnahmen werden die Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchungen umgesetzt und Lärmsanierungsmaßnahmen an den bestehenden Autobahnen realisiert.

Ein konkretes Projekt ist die Erhaltungsmaßnahme an der A 3 vom Autobahndreieck Heumar bis zur Landesgrenze (Anschlussstelle Bad Honnef/Linz), die abschnittsweise umgesetzt wird. Die Finanzierung der Lärmsanierungsmaßnahmen erfolgt durch den Bund als Straßenbaulastträger der Autobahnen.

Im Bereich Schiene ist der Bund für Maßnahmen des Lärmschutzes bei bundeseigenen, d.h. Strecken der DB AG, und das jeweilige Land für nicht-bundeseigene Eisenbahnen zuständig. Bei bestehenden, stark befahrenen Strecken handelt es sich weitestgehend um Strecken der DB AG, für die Maßnahmen nach dem sogenannten freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes in Betracht kommen. In dem Programm sind die geplanten Maßnahmen standortbezogen nach qualitativen und quantitativen Kriterien priorisiert. Ein hoher Anteil der im Lärmsanierungsprogramm des Bundes enthaltenen Maßnahmen entfällt auf Nordrhein-Westfalen (154 Teilprojekte mit 431 km Streckenlänge), wobei hier ein Großteil der Maßnahmen bereits abgeschlossen oder in Umsetzung befindlich ist.

Der effektivste und nachhaltigste Lärmschutz besteht jedoch in der Lärmvermeidung. Bund und Länder wirken in dem gemeinsamen Bestreben, den Schienenlärm bis 2020 zu halbieren, indem durch ein Gesetz zum Verbot lauter Güterwagen Anreize und Regularien geschaffen werden, die die vollständige Umrüstung der in Deutschland verkehrenden Güterwagen auf leise Bremsen innerhalb der nächsten verbleibenden drei Jahre vorgeben.

2. Welche Fördermöglichkeiten stehen Kommunen auch mit angespannter Haushaltssituation (Haushaltssicherungskonzept) zur Verfügung, um Investitionen in Lärmschutz zu tätigen? (bitte auflisten mit den Konditionen)

Die Landesregierung weist darauf hin, dass die Lärmbekämpfung an Straßen zu den Förderbereichen des vom Bund mit Finanzmitteln ausgestatteten Gesetzes zur Förderung von Investitionen finanzschwacher Kommunen (Kommunalinvestitionsförderungsgesetz – KInvFG) zählt.

Einen Zugang zu Fördermitteln für Kommunen bietet das „Förderportal Lärmschutz“, das unter dem Link www.foerderportal.laermschutz.nrw.de zu finden ist. Es informiert über Fördermöglichkeiten, die für die Realisierung von Lärmschutz in Frage kommen.

3. In wie weit sieht die Landesregierung Handlungsbedarf, um den Lärmschutz an Lücken entlang der B42 und der parallel verlaufenden Schienentrasse der DB in Bad Honnef und Königswinter zu schließen?

Für die B 42 wird der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen im Rahmen seiner Kapazitäten und in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG unter Berücksichtigung der aktuell vorliegenden Daten der Straßenverkehrszählung 2015 prüfen, ob die Voraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der Lärmsanierung gegeben sind. Sofern dies zutrifft, ist die Aufstellung entsprechender Lärmschutzentwürfe erforderlich, die dem Bund zur Zustimmung und zur Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel vorgelegt werden.

Ziel muss es sein, das Rheintal durch den Bau einer Umfahungsstrecke deutlich von den Güterverkehren zu entlasten – entsprechende Planungen laufen zurzeit.

Auch hier gilt das in der Antwort zu Frage 1 Gesagte, dass kurzfristig eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastung über die Umrüstung auf lärmarme Bremsen bei Güterwagen innerhalb der nächsten drei Jahre die gegenüber umfassenden Schallschutzmaßnahmen vorzuziehende Variante sein muss. Die Landesregierung setzt daher darauf, dass das Gesetz zum Verbot des Betriebes lauter Schienengüterwagen zügig umgesetzt wird. Nordrhein-Westfalen wird dafür eintreten, dass die planmäßigen Fortschritte in der vollständigen Umrüstung auf lärmarme Bremsen bis 2020 wirkungsvoll überwacht und notfalls ordnungsrechtlich durchgesetzt werden.

4. Sieht die Landesregierung in der Realisierung der Siebengebirgsentlastung (Lückenschluss A562 und A3) eine spürbare Emissionsentlastung für die Ortsdurchfahrten im Sie-bengebirge? (bitte die Antwort begründen)

Das im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung betrachtete Projekt führt durch entsprechende Verlagerungen zu hohen Entlastungen des vorhandenen Straßennetzes. Es ist vom Bundesgesetzgeber im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nachrangig im Weiteren Bedarf (mit Planungsrecht) ausgewiesen. Konkretere Aussagen können erst bei Vorliegen projektbezogener Verkehrsuntersuchungen benannt werden.

5. In wie weit sieht die Landesregierung eine Chance zur Lärmreduzierung durch den Ausbau von E-Mobilität (z.B. beim Linienbusverkehr, Elektroautos)?

Grundsätzlich bietet die Elektromobilität gute Ansätze für die Lärmreduzierung im Verkehrsbereich. Neben der Lärminderung hat eine stärkere Durchdringung des Marktes mit Elektrofahrzeugen auch einen positiven Einfluss auf die innenstädtische Belastung mit Luftschadstoffen.

Entscheidend für den verursachten Lärmpegel eines Fahrzeugs sind das Reifen-Fahrbahn-Geräusch (Abrollgeräusch), das Strömungsgeräusch (Windgeräusch) und das Antriebsgeräusch. Eine Lärminderungseffekt durch einen Elektroantrieb kann entsprechend vor allem in den Fällen wirksam werden, in denen das Antriebsgeräusch dominiert. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren verursachen den größten Lärm beim Anfahren, insbesondere beim starken Beschleunigen und in einem Geschwindigkeitsband bis etwa 25 – 30 km/h (PKW) bzw. 50 km/h (LKW/Busse).

Große Nutzfahrzeuge wie Linienbusse oder Müllsammelfahrzeuge sind vorwiegend innerorts unterwegs und zeichnen sich durch häufige Anfahr- und Abbremsvorgänge aus. Bei diesen Fahrzeugen ermöglicht ein teil- oder vollelektrischer Antrieb eine deutliche Reduzierung der Geräuschemissionen. LKW, besonders im Schwerlastverkehr, kommen aber wegen ihres hohen Energiebedarfes und des vorwiegenden Einsatzes auf Langstrecken derzeit eher weniger für eine Elektrifizierung des Antriebs in Frage. Es gibt aber für kleinere LKW in der City-Logistik bereits erste Demonstrationen mit Batterie- und Brennstoffzellenantrieben.

Zusammengefasst bleibt festzuhalten, dass eine zunehmende Marktdurchdringung mit Elektrofahrzeugen in Zukunft vor allem im innerstädtischen Bereich auch einen deutlichen Beitrag zur Lärmreduzierung leisten wird.

Darüber hinaus hätte die Elektrifizierung von Motorrädern und Mopeds einen großen Effekt für die Lärmbekämpfung auch außerorts, weil bei motorisierten Zweirädern unabhängig von der Fahrtgeschwindigkeit immer das Antriebsgeräusch dominiert.