



Aktenzeichen: Pet 1-19-12-98-034390

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 17.03.2022 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,
- weil dem Anliegen teilweise entsprochen worden ist.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, dass Fahrzeuge für die Straße, das Wasser und die Luft nur noch so laut sein dürfen, wie technisch notwendig.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 392 Mitzeichnungen und 27 Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Gesichtspunkte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen vorgetragen, ein großer Teil der Bevölkerung leide unter Verkehrslärm. Die neu eingeführten Grenzwerte linderten das Problem kaum. Bauliche Maßnahmen seien teuer und nur punktuell realisierbar. Vor diesem Hintergrund liege die einzig zielgerechte Vorgehensweise darin, Lärm gar nicht erst entstehen zu lassen. Durch eine solche flächendeckende Reduzierung von Lärm ließen sich in verschiedenen Bereichen große Vorteile erzielen. Beispielsweise gehe eine Lärmreduzierung mit besseren gesundheitlichen Rahmenbedingungen für Bürgerinnen und Bürger einher und trage insgesamt zu einer besseren Lebensqualität bei. Auch könne so vielen Immobilien zu einer Steigerung ihres Verkehrswertes verholfen werden. Insgesamt empfehle sich die konsequentere Vermeidung von Lärm daher auch aus volkswirtschaftlicher Sicht.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter



Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Das Anliegen der Petition, Lärmbekämpfung an der Quelle voranzutreiben, genießt in Deutschland bereits hohe Priorität und wird im Rahmen mehrerer Maßnahmen, die auf die einzelnen Verkehrsbereiche abgestimmt sind, mit Nachdruck verfolgt. Insbesondere das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat bereits vielfältige Aktivitäten zum Lärmschutz an der Quelle umgesetzt und damit eine Trendwende bei der Verkehrslärmbelastung eingeleitet. Anspruchsvolle Immissionsgrenzwerte und bauliche Maßnahmen bleiben aber letztendlich auch weiterhin notwendig.

- Geräuschgrenzwerte für Kraftfahrzeuge und Reifen

Die meisten Regelungen zum Lärmschutz an der Quelle für Kfz legt die United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) fest. Im Zuge der kontinuierlichen Fortschreibung der Geräuschvorschriften setzt sich die Bundesregierung auf EU-/UN-Ebene dafür ein, dass die Geräuschanforderungen an Personen-/Lastkraftwagen und Krafträder und deren Austauschschalldämpferanlagen stetig an den fortschreitenden Stand der Technik angepasst werden. Auf Grundlage der EU-Grenzwerte für die Typzulassung von Kraftfahrzeugen (Pkw, Lkw, Busse) werden in drei Schritten die Geräuschgrenzwerte für Lkw von 2016 bis 2024 um deutlich hörbare 4 Dezibel gesenkt.

Darüber hinaus wird im Rahmen der Anpassungen der Vorschriften an den technischen Fortschritt eine Änderung der zusätzlichen Geräuschbestimmungen (Additional Sound Emission Provisions = ASEP) für Kraftfahrzeuge hin zu „Real Driving ASEP“ (RD-ASEP) angestrebt. Die Änderungen ASEP zu RD-ASEP sollen die möglich gewordenen Flexibilisierungen des Geräuschverhaltens durch neue Technologien, wie beispielsweise Klappenschalldämpfer und Soundaktuatoren (zur Simulation von Motorengeräuschen) und deren Steuerungen, sinnvoll eingrenzen. Hierzu wurde auf deutsche Initiative hin eine „Informal Working Group ASEP“ bei der UNECE in Genf eingerichtet. National hat sich das BMVI mit den Ländern im Bund-Länder-Fachausschuss Technisches Kraftfahrwesen (BLFA-TK) auf ein Verbot der Nachrüstungen von Soundaktuatoren (auch „Soundgeneratoren“) verständigt. Ebenfalls wurden Änderungen an serienmäßigen



Steuerungen von Soundaktuatoren und Klappenschalldämpferanlagen untersagt, die das Ziel höherer Geräuschemissionen verfolgen. Die Verbote basieren auf der Nichtvereinbarkeit der Nachrüstungen mit den Bau- und Betriebsvorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO). Eine Kennzeichnung umweltrelevanter Eigenschaften von Reifen wurde mit der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 eingeführt.

Mitte April 2021 haben sich Bund und Länder zudem darauf geeinigt, die Geldbuße für das Verursachen unnötigen Lärms und vermeidbarer Abgasbelastigungen sowie das belästigende unnötige Hin- und Herfahren (sog. Auto-Posing) von bis zu 20 Euro auf bis zu 100 Euro anzuheben.

- Geräuschgrenzwerte für Schienenfahrzeuge

Bei der Geräuschoptimierung von Schienenfahrzeugen sind wesentliche Schritte umgesetzt und eingeleitet worden. Bis Ende 2020 wird die Umrüstung von Bestandsgüterwagen auf lärmarme LL-Sohlen im Rahmen des Lärmabhängigen Trassenpreissystems (LaTPS) gefördert.

Das BMVI hat das Projekt „innovativer Güterwagen“ initiiert und erfolgreich abgeschlossen. Ziel war die Entwicklung eines energieeffizienten, leisen Güterwagens, der die Grenzwerte der TSI (Technische Spezifikation für die Interoperabilität) Lärm erreicht oder unterschreitet und zudem niedrigere Betriebskosten aufweist. Dazu sollten bereits verfügbare, aber nicht in Serie verbaute Komponenten, in Prototypen eingebaut werden.

- Geräuschgrenzwerte für Flugzeuge

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) hat in ihrer Versammlung im Herbst 2013 u. a. auch durch den engagierten Einsatz Deutschlands eine weitere Verschärfung der Lärmgrenzwerte für neue Luftfahrzeugmuster beschlossen, die in wesentlichen Teilen Ende 2017 in Kraft getreten ist. Bis Februar 2022 untersucht der Umweltausschuss der ICAO, in welchem Maße Luftfahrzeuge den aktuellsten Standard (Kapitel 14 des ICAO Annex 16, Vol. I) unterschreiten.

- Geräuschgrenzwerte für Binnenschiffe

Auf deutschen Antrag hin einigte sich der Europäische Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) auf die Senkung der Grenzwerte für Fahrgeräusche von Binnenschiffsneubauten um 5 dB(A). Der technische Standard



ES-TRIN wurde entsprechend aktualisiert. Er soll am 1. Januar 2021 in Kraft treten.

Zusammenfassend stellt der Petitionsausschuss fest, dass damit dem Anliegen der Petition, Lärm zu reduzieren bzw. gar nicht erst entstehen zu lassen, bereits verschiedentlich Rechnung getragen worden ist. Weitere Maßnahmen zur Lärmvermeidung stehen kurz vor ihrer finalen Umsetzung. Letztlich wird die Vermeidung von Lärm an der Quelle indes nicht bereits so flächendeckend möglich sein, als dass keine darüber hinausgehenden, etwa baulichen Maßnahmen nötig sein werden. Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Petitionsausschuss, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen teilweise entsprochen worden ist.