

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bettina Herlitzius, Daniela Wagner, Stephan Kühn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/7445 –

Verbesserung der Lebensqualität an stark belasteten Hauptverkehrsstraßen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Verkehrsbelastung an stark belasteten Hauptverkehrsstraßen macht krank. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des nordrhein-westfälischen Umweltministeriums, nach der ein deutlicher Zusammenhang zwischen der Verkehrsbelastung und verkehrsabhängigen Schadstoffen einerseits und der Sterblichkeit an Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Atemwegserkrankungen und Lungenkrebs andererseits besteht. Auch Lärm macht die Menschen krank. Ein Fünftel der Bevölkerung klagt über starke Verkehrslärmbelästigung.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist das Wohnen an stark belasteten Hauptverkehrsstraßen unattraktiv. Wer es sich leisten kann, zieht häufig weg. Viele Häuser sind unsaniert. Wohnungsleerstand ist keine Seltenheit. Darunter leidet auch das Stadtbild und beeinträchtigt die Wohnqualität des gesamten Stadtquartiers.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung teilt die den Fragen zugrunde liegende Einschätzung, dass Luftschadstoffe und auch Verkehrslärm – vor allem im Zusammenwirken mit anderen Faktoren – die Gesundheit beeinträchtigen können. Sie unternimmt daher auf internationaler, europäischer und nationaler Ebene erhebliche Anstrengungen, damit anspruchsvolle Emissionsgrenzwerte festgelegt und sonstige Schutzmaßnahmen ergriffen werden, um die Belastung der Bevölkerung zu reduzieren.

Exemplarisch wird auf das Nationale Verkehrslärmschutzpaket II (NVP II) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verwiesen. Das Paket fasst die Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm zusammen. Hinzu kommen die Festlegungen aus dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP. Ziel ist eine Minderung der Belästigung durch Lärm der einzelnen Verkehrsträger an den Lärmbrennpunkten bis 2020 im Vergleich zu 2008; für den Straßenverkehr wird eine Minderung des Verkehrslärms um 30 Prozent angestrebt. Das Maßnahmenbündel des NVP II stellt die Weichen,

um dieses anspruchsvolle Ziel zu erreichen. Bereits im vergangenen Jahr wurden die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um 3 dB(A) gesenkt. Für die Abarbeitung des Lärmsanierungsbedarfs an Bundesfernstraßen stehen trotz der angespannten Haushaltslage weiterhin 50 Mio. Euro pro Jahr zur Verfügung. Ferner wurden Lärmsanierungsmaßnahmen an kommunalen Straßen aus dem Konjunkturpaket II finanziert. Nach Auslaufen des Konjunkturpakets II im Jahr 2011 sind Länder und Kommunen aufgerufen, weiterhin Lärmsanierungsmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen zu finanzieren, die sich in ihrer Baulast befinden.

Die Bundesregierung unterstützt die Gemeinden – gemeinsam mit den Ländern – bei der städtebaulichen Entwicklung von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen im Rahmen der Programme der Städtebauförderung sowie durch den Transfer von Erkenntnissen aus Forschungsvorhaben.

1. Ist der Bundesregierung die Wirkung der „Feinstaubkohortenstudie Frauen in NRW – Langfristige gesundheitliche Wirkungen von Feinstaub Folgeuntersuchungen bis 2008“ bekannt, und wenn ja, wie bewertet sie deren Schlussfolgerungen?

Die Studie ist der Bundesregierung bekannt. Sie liefert einen Beitrag zur Risikobewertung von Feinstaub und NO₂. Die Ergebnisse der Studie werden in die laufende Diskussion zur Weiterentwicklung der Luftreinhaltepolitik einfließen.

2. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Wohnsituation hinsichtlich der Sozialstruktur der Bewohnerinnen und Bewohner und des Sanierungszustandes der Gebäude an hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen vor?

Solche kleinräumigen Daten liegen der Bundesregierung nicht vor. Derzeit sind auch von privaten Anbietern keine bundesweit verfügbaren Daten bekannt, die solche Informationen liefern könnten.

3. Plant die Bundesregierung, Erhebungen zur Wohnsituation an hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen zu veranlassen?

Wenn ja, wann und mit welcher Fragestellung?

Wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen des ExWoSt-Forschungsfeldes „Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen“ werden fünf Kommunen als explorative Fallstudien gefördert (Leipzig, Halle, Essen, Iserlohn, Saarbrücken). Sie bieten eine zusätzliche Informationsgrundlage. Die Unterschiedlichkeit der Städte erfordert jeweils angepasste analytische Ansätze mit spezifischen Fragen. Diese können je nach kommunaler Ausgangslage Leerstände, Sozialstruktur, städtebauliche Situation und Eigentumsstrukturen umfassen.

Bundesweite Erhebungen dieser Art sind derzeit nicht vorgesehen. Gründe dafür sind insbesondere der hohe Erhebungs- und Datenaufwand.

4. Werden durch die Programme der Städtebauförderung Maßnahmen zur Minderung der gesundheitlichen Beeinträchtigung für die Anwohnerinnen von Hauptverkehrsstraßen gefördert?

Wenn ja, in welchen Programmen und mit welchen konkreten Maßnahmen?

5. Plant die Bundesregierung ein neues Städtebauförderungsprogramm oder die Erweiterung bestehender Programme, die die Verbesserung der Wohnqualität, insbesondere den Gesundheitsschutz, an Hauptverkehrsstraßen zur Aufgabe haben?

Wenn ja, in welchen Programmen und mit welchen konkreten Maßnahmen?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Programme der Städtebauförderung dienen unter anderem ausdrücklich der Behebung städtebaulicher Missstände. Solche liegen unter anderem vor, wenn das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen nicht entspricht (vgl. § 136 BauGB). Da die Programme der Städtebauförderung Bundesfinanzhilfen im Sinne von Artikel 104b des Grundgesetzes sind, obliegen die Auswahl der zu fördernden städtebaulichen Gesamtmaßnahmen sowie die räumliche und sachliche Prioritätensetzung den Ländern.

Die Konsolidierung des Bundeshaushalts stellt angesichts der neuen verfassungsrechtlichen Verschuldungsregeln (Schuldenbremse) eine primäre Aufgabe in der Haushaltspolitik dar. Daher gibt es zurzeit keine finanziellen Spielräume für Sonderprogramme im Rahmen der Städtebauförderung.

6. Welche Fördermaßnahmen sind aus Sicht der Bundesregierung geeignet, Eigentümer von Wohngebäuden an hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen, die noch nicht saniert haben, zu Sanierungsmaßnahmen zu bewegen, die dem Gesundheitsschutz dienen, z. B. durch den Einbau von Lärmschutzfenstern oder Lüftungsanlagen?

Um die Wohn- und Lebensqualität entlang dieser Straßen zu verbessern, können verschiedenste Maßnahmen und Ansätze geeignet sein. In den Fallstudien des ExWoSt-Forschungsfeldes „Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen“ sollen verschiedene, umgesetzte oder in Vorbereitung befindliche Ansätze aufbereitet und deren Wirksamkeit auf den verschiedenen Maßstabsebenen geprüft werden. In den fünf Fallstudienstädten sollen innovative Lösungsansätze entwickelt und erprobt werden. Im Übrigen bewirken auch von der Bundesregierung geförderte Maßnahmen zur energetischen Gebäudesanierung, wie zum Beispiel der Austausch von Fenstern oder der Einbau dezentraler Lüftungssysteme, in der Regel eine Verbesserung des Schallschutzes.

Soweit es sich bei den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen um Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes handelt, sind bei einer Überschreitung der im Jahr 2010 um 3 dB(A) abgesenkten Auslösewerte für die Lärmsanierung Lärmschutzmaßnahmen möglich. Kommen vorrangig zu ergreifende aktive Sanierungsmaßnahmen, wie der Einbau Lärm mindernder Straßenbeläge, nicht in Betracht, können passive Schutzmaßnahmen, insbesondere der Einbau von Lärmschutzfenstern und Lüftern, umgesetzt werden, zu denen der jeweilige Eigentümer einen Eigenanteil von 25 Prozent der Kosten beizutragen hat.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung sowie auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

7. Inwieweit prüft die Bundesregierung ordnungsrechtliche Instrumente, um Eigentümer von Wohngebäuden an hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen, zu Sanierungsmaßnahmen zu bewegen, die dem Gesundheitsschutz der Bewohnerinnen und Bewohner dieser Gebäude dienen?

Da die Gemeinden die Maßnahmen der Städtebauförderung im Rahmen der verfassungsrechtlich garantierten Selbstverwaltung in eigener Verantwortung umsetzen, prüft die Bundesregierung keine derartigen Instrumente.