

Antrag

der Abg. Tobias Wald u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Lärmschutz im Verkehrsbereich: Lärmschutzmaßnahmen, Förderungen und Rolle von Motorrädern in der Region Nordschwarzwald

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Lärmschutzmaßnahmen im Verkehrsbereich in der Region Nordschwarzwald in den vergangenen 20 Jahren umgesetzt wurden, aufgelistet nach Art und Örtlichkeit;
2. wie sich diese Lärmschutzmaßnahmen in der Praxis für die Anwohner der Gemeinden bewährt haben;
3. wie sie die Lärmbelastung an der B 500 und anderen Bundesstraßen im Nordschwarzwald bewertet, welche sich vor allem durch Motorradfahrer und den Besucherstrom des Nationalparks Schwarzwald merklich intensiviert hat;
4. inwiefern ihr Kenntnisse zu Initiativen von Kommunen oder Regionen im Nordschwarzwald vorliegen, welche den Problemverhalt der Lärmbelastigung an der B 500 und anderen Bundesstraßen thematisieren;
5. inwieweit sie diese Initiativen zur Lärmreduzierung im Nordschwarzwald derzeitig unterstützt bzw. wie sie sich eine dortige Unterstützung in Zukunft vorstellt;
6. ob sie sich vorstellen kann, die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf den betreffenden Abschnitten der B 500 und anderen Bundesstraßen im Nordschwarzwald zu reduzieren, um der Lärmbelastung für die anliegenden Wohngebiete zu begegnen;

7. welche konkreten Maßnahmen sie verfolgt, um besonders den Lärm durch Motorräder, welche eine größere Lärmbelastung als Pkw und Lieferwagen verursachen, zu reduzieren bzw. welche Instrumente sie hierfür in Zukunft einzusetzen beabsichtigt;
8. ob sie das Mittel von Fahrverboten für bestimmte Fahrzeuggruppen als ein mögliches Instrument in Betracht zieht, um die Lärmbelastung durch Motorräder einzugrenzen;
9. wie sie Motorradlärm-Displays als Maßnahme gegen den Motorradlärm bewertet und verstärkt einsetzen will, welche automatisch Motorräder mit überhöhter Lautstärke erkennen und in diesen Fällen die Aufforderung „Leiser!“ anzeigen;
10. wie sie aktive Lärmschutzmaßnahmen gegenüber passiven Mitteln beurteilt;
11. von welchen Landesförderinstrumenten betroffene Gemeinden und Anwohner bei der Schaffung von aktiven und passiven Lärmschutzmöglichkeiten profitieren können;
12. wie sie die Neufassung des „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ vom 29. Oktober 2018 für die Aufstellung, Überprüfung und Überarbeitung von Lärmaktionsplänen für die Praxis in den Kommunen bewertet.

03.07.2019

Wald, Beck, Dr. Becker, Blenke, Dörflinger, Hartmann-Müller,
Razavi, Rombach, Dr. Schütte, Schuler, Stächele CDU

Begründung

Der Straßenverkehr ist in Deutschland die größte Quelle für Lärmbelastungen. Moderne Pkw und Lkw sind zwar deutlich leiser als ältere Fahrzeuge, dennoch nimmt der Straßenverkehrslärm zu, da das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahrzehnten stetig angestiegen ist.

Schall oder Lärm schädigt nicht nur das Gehör, sondern löst ebenfalls körperliche Stressreaktionen aus und wirkt damit auf den gesamten Organismus. Dadurch kann es zu Konzentrations- oder Schlafstörungen kommen, darüber hinaus zu Veränderungen in Stoffwechsel, Hormonhaushalt und Gehirnstromaktivität. So können bereits Dauerbelastungen von über 65 dB(A) zu einem erhöhten Gesundheitsrisiko führen.

Im Rahmen der EU-Umgebungsärmrichtlinie und deren Umsetzung im Bundes-Immissionsschutzgesetz sind eine Vielzahl von Städten und Gemeinden in Baden-Württemberg verpflichtet, einen Lärmaktionsplan aufzustellen, bei welchem sie mit dem „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ von Oktober 2018 bei der Aufstellung, Überprüfung und Überarbeitung von Lärmaktionsplänen unterstützt werden. Um Lärmbelastungen zu begegnen, kommen zum einen Lärminderungen direkt an der Quelle, Abschirmungen oder passive Lärmschutzmaßnahmen infrage. Konkrete Maßnahmen könnten lärmarme Fahrbahnbeläge, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Schallschutzwände, Schallschutzfenster, Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuggruppen oder Einschränkungen zu bestimmten Zeiten sein.

In der Region des Nordschwarzwalds, insbesondere an der B 500, ist das Verkehrsaufkommen aufgrund des Besucherstroms des Nationalparks und der verstärkten Motoradfahrten deutlich gestiegen, womit einhergehend eine Lärmbelastung der Anwohner erfolgt. Da vor allem der Lärmpegel von Motorrädern aufgrund des stark hervorhebenden, bauartbedingten Klangcharakters als besonders störend empfunden wird, will dieser Antrag Lärmschutzkonzepte, -maßnahmen und weitere Möglichkeiten zur Lärmpegelminderung untersuchen, mit besonderem Blick auf die Region des Nordschwarzwalds und den Lärmbeitrag von Motorrädern.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 30. Juli 2019 Nr.4-0141.5/481 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. welche Lärmschutzmaßnahmen im Verkehrsbereich in der Region Nordschwarzwald in den vergangenen 20 Jahren umgesetzt wurden, aufgelistet nach Art und Örtlichkeit;

In den Gemeinden der Region Nordschwarzwald wurden im Berichtszeitraum in 16 Ortsdurchfahrten aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von lärmindernden Fahrbahnbelägen umgesetzt. Passive Lärmschutzmaßnahmen wurden über 10 umfangreiche Lärmsanierungsprogramme und über eine Vielzahl von Einzelanträgen bezuschusst bzw. umgesetzt.

Eine Auflistung über die lärmindernden Fahrbahnbeläge und Lärmsanierungsprogramme können den nachstehenden Tabellen entnommen werden.

Lärmindernde Fahrbahnbeläge	
Projektbezeichnung	Abschluss
B 10 OD Remchingen-Wilferdingen	2016
B 294 OD Neulingen-Bauschlott	2013
B 10 OD Mühlacker Hindenburgstr. – VKP L1134/B10	2018
B 294 OD Höfen a. d. Enz	2017
B 294 OD Neuenbürg	2018
L 570 OD Kämpfelbach-Bilfingen	2018
L 1125 OD Niefern-Öschelbronn	2018
B 296 OD Calw, Stuttgarter Str.	2017
B 463 OD Bad Liebenzell	2018
B 463 OD Calw, Bahnhofstr.	2016
L 565 OD Straubenhardt-Conweiler	2018
L 357 OD Wildberg-Gültlingen	2016
B 462 OD Baiersbronn	2019
B 28 Nagold West	2014
B 463 OD Nagold	2018
B 14 OD Horb-Bildechingen	2016

Lärmsanierungsprogramme passiver Lärmschutz	
Projektbezeichnung	Abschluss
L 1134 Wiernsheim-Pinache	2019
B 294 Bauschlott	2016
L 1125 Niefern-Öschelbron	2002
B 28 Altenseig	1999
B 294 Höfen	1997
B 463 Nagold	1999
B 294/B 296 Calmbach	2002
B 294 Neuenburg	2003
B 296 Calw	1995
B 10 Mühlacker	1994

Im Zuständigkeitsbereich des Landratsamtes Freudenstadt wurden straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen im Rahmen der Lärmaktionsplanung auf der B 462, Ortsdurchfahrt Baiersbronn, umgesetzt. Hier wurde abschnittsweise Tempo 30 km/h angeordnet.

Im Bereich des Landratsamtes Calw erfolgten Lärmschutzmaßnahmen aufgrund von Lärmaktionsplänen wie folgt:

- Höfen/Enz, B 294 als Ortsdurchfahrt: Einbau eines lärmindernden Belags
- Bad Wildbad, Stadtteil Calmbach, B 294 als Ortsdurchfahrt: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h tags und nachts
- Altensteig, L 362 (ehemalige B 28) als Ortsdurchfahrt: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wird voraussichtlich noch im Jahr 2019 angeordnet werden.

Im Zuständigkeitsbereich des Landratsamtes Enzkreis (ohne die große Kreisstadt Mühlacker) wurde in Abschnitten von 11 Ortsdurchfahrten Tempo 30 aus Lärmschutzgründen angeordnet. Im Einzelnen handelt es sich um die Gemeinden bzw. Teilorte Birkenfeld, Eisingen, Illingen, Keltern-Dietlingen, Keltern-Ellmendingen, Königsbach-Stein, Mönshheim, Neulingen-Bauschlott, Niefern-Öschelbronn, Remchingen-Nöttingen, Remchingen-Wilferdingen und Wurmberg. Sonstige, insbesondere bauliche oder passive Lärmschutzmaßnahmen im Kreisstraßennetz erfolgten nicht.

Stadt Pforzheim:

- Nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf der Hohenzollernstraße zwischen Christophallee und Heinrich-Wieland-Straße in beiden Fahrtrichtungen
- Ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf der Brettener Straße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Kreuzsteinallee

2. wie sich diese Lärmschutzmaßnahmen in der Praxis für die Anwohner der Gemeinden bewährt haben;

Die Erfahrungen mit den seit 2007 durchgeführten Erprobungsstrecken zeigen, dass lärmindernde Fahrbahnbeläge (SMA LA, AC D LOA) innerorts eine Lärminderung von im Mittel 3,0 dB(A) bei Geschwindigkeiten zwischen 30 km/h und 50 km/h erreichen.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung in Ortsdurchfahrten von 50 km/h auf 30 km/h bewirkt eine durchschnittliche Lärminderung von ca. 2 bis 3 dB(A).

Anwohnerbefragungen oder sonstige Evaluationen liegen nach Kenntnis der Straßenverkehrsbehörden nicht vor, jedoch sind spätestens alle fünf Jahre Fortschreibungen der Lärmaktionspläne für die entsprechenden Kommunen vorgesehen, so dass hier gegebenenfalls nähere Erkenntnisse zu erwarten sein werden. Die Landesregierung geht davon aus, dass sich die Maßnahmen aus Anwohnersicht bewährt haben.

3. wie sie die Lärmbelastung an der B 500 und anderen Bundesstraßen im Nordschwarzwald bewertet, welche sich vor allem durch Motorradfahrer und den Besucherstrom des Nationalparks Schwarzwald merklich intensiviert hat;

Beim Landratsamt Freudenstadt gehen in regelmäßigen Abständen Beschwerden von Erholungssuchenden ein, die sich im Bereich der Schwarzwaldhochstraße (B 500) zwischen Alexanderschanze und Ruhestein massiv durch Motorradlärm gestört fühlen. Das Problem dürfte aber nicht in den gefahrenen Geschwindigkeiten, sondern an der Zahl der Motorräder und der Fahrweise einzelner Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer liegen.

Nach Mitteilung des Landratsamtes Enzkreis wird Verkehrslärm – insbesondere verursacht durch Schwerverkehr und Motorräder – für weite Teile der Bevölkerung als sehr belastend empfunden, vor allem in Bereichen wie z. B. straßenbegleitender, formal außerorts liegender Wohngebiete, in denen aus rechtlichen

Gründen keine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen angeordnet werden kann.

Im Verkehrskonzept Nationalparkregion Nordschwarzwald, das 2018 im Auftrag des Ministeriums für Verkehr erstellt und veröffentlicht wurde, werden unter anderem mehrere Lärmschutzmaßnahmen zur Umsetzung empfohlen.

So soll Verkehrslärm, der auch Besuchern im Nationalpark negativ auffällt und die Aufenthaltsqualität im Nationalpark mindert, mit Informationskampagnen, dem Aufstellen von Motorradlärm-Displays, Polizeikontrollen, Geschwindigkeitsbeschränkungen und Aktionstagen zur Bewusstseinsbildung verringert werden. Am Aktionstag „Tag der Ruhe“ kann beispielsweise durch das Erleben neuer und leiser E-Mobilität auf der für einen Tag gesperrten B 500 das Bewusstsein für Lärmschutz erhöht werden.

4. inwiefern ihr Kenntnisse zu Initiativen von Kommunen oder Regionen im Nordschwarzwald vorliegen, welche den Problemverhalt der Lärmbelastung an der B 500 und anderen Bundesstraßen thematisieren;

5. inwieweit sie diese Initiativen zur Lärmreduzierung im Nordschwarzwald derzeit unterstützt bzw. wie sie sich eine dortige Unterstützung in Zukunft vorstellt;

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 4 und 5 gemeinsam beantwortet:

Nach Mitteilung des Landratsamtes Freudenstadt beabsichtigt die Gemeinde Baiersbronn die Anschaffung eines Motorradlärm-Displays mit entsprechenden Leitpfostenmikrofonen. Es ist beabsichtigt, diese Anlage auf der B 462, Ortsausgang Schönmünzach aufzustellen. Weitere Initiativen sind nicht bekannt. Den Straßenverkehrsbehörden der Landkreise Calw und Enzkreis sowie der Stadt Pforzheim liegen hierzu keine Informationen vor.

Um die Anzahl der im Land installierten Motorradlärm-Displays zu erhöhen, hat die Landesregierung ein Förderprogramm aufgelegt und unterstützt damit Städte, Gemeinden und Landkreise bei der Anschaffung solcher Systeme.

Im Juli fand auf Einladung des Lärmschutzbeauftragten der Landesregierung ein Auftakttreffen mit betroffenen Städten und Gemeinden zur Gründung einer kommunalen Initiative gegen Motorradlärm statt.

6. ob sie sich vorstellen kann, die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf den betreffenden Abschnitten der B 500 und anderen Bundesstraßen im Nordschwarzwald zu reduzieren, um der Lärmbelastung für die anliegenden Wohngebiete zu begegnen;

Das Landratsamt Freudenstadt hat für seinen Zuständigkeitsbereich darauf hingewiesen, dass eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen vor allem im Rahmen von Lärmaktionsplänen möglich wäre. Motorradlärm hängt allerdings nicht ausschließlich von der gefahrenen Geschwindigkeit, sondern auch vom Fahrverhalten der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer ab. Die B 500 ist im Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörde des Landratsamtes Freudenstadt zwischen Alexanderschanze und Ruhestein durchgängig aus Gründen der Verkehrssicherheit auf 70 km/h beschränkt.

Nach Mitteilung der Stadt Pforzheim käme in Betracht, weitere Bundesstraßenabschnitte mit Geschwindigkeitsbeschränkungen zu versehen, wenn die Auslösewerte überschritten sind und eine Abwägung zu dem Ergebnis führt, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung das richtige Mittel ist, um das Ziel zu erreichen. Die Straßenverkehrsbehörden der Landratsämter Calw und Enzkreis haben hierzu Fehlanzeige gemeldet.

7. *welche konkreten Maßnahmen sie verfolgt, um besonders den Lärm durch Motorräder, welche eine größere Lärmbelastung als Pkw und Lieferwagen verursachen, zu reduzieren bzw. welche Instrumente sie hierfür in Zukunft einzusetzen beabsichtigt;*

Nach Mitteilung des Landratsamtes Freudenstadt werden im Rahmen des Verkehrskonzepts des Nationalparks Motorradlärmdisplays beschafft. Daneben gibt es auf der Schwarzwaldhochstraße Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei. Das Geschwindigkeitsverhalten der Motorradfahrer sei jedoch schwer zu überwachen, da aus Beweissicherungsgründen Anhaltekontrollen durchgeführt werden müssen, die sehr zeit- und personalintensiv seien.

Die Straßenverkehrsbehörden der Landratsämter Calw und Enzkreis haben hierzu Fehlanzeige gemeldet, ebenso die Stadt Pforzheim, in deren Zuständigkeitsbereich es keine „typischen Motorradstrecken“ gibt.

Im Bereich der Genehmigung sind vor allem die aus Sicht des Lärmschutzes ungenügenden europäischen Regelungen für die Typgenehmigung neuer Fahrzeuge im gemeinsamen EU-Binnenmarkt zu nennen. Schon bei der Genehmigung von neuen Modellen (sog. Typen) muss der Grundstein gelegt werden, dass zu hohe Lärmemissionen vermieden werden. Die Länder und der Bund haben sich wiederholt um zweckmäßige Verschärfungen dieser Vorschriften bemüht, sind hierbei aber von Beschluss-Mehrheiten aller EU-Mitgliedsstaaten abhängig.

- Ein Schritt in die richtige Richtung ist, dass auf deutsche Initiative hin zwischenzeitlich auf europäischer Ebene eine Arbeitsgruppe eingerichtet wurde, die sich mit der Änderung der Prüfverfahren bei der Typgenehmigung von Motorrädern hin zu einem „Additional Real Driving Sound Emissions Provisions“-Verfahren (ARDSEP) befasst. Im Gegensatz zum bisherigen Prüfverfahren, das vom Land wiederholt als unzureichend kritisiert wurde, weil es den realen Fahrbetrieb unzureichend abbildet, wären dabei die festgelegten Geräuschemissionen im Geschwindigkeitsbereich nun bis 100 km/h in allen Getriebestufen, Fahrsituationen und Fahrmodi einzuhalten. Auf diese Weise ließe sich auch die beschriebene Problematik der gezielten Steuerung des Geräuschverhaltens durch neue Technologien, wie Klappenschalldämpfer oder Soundgeneratoren, wirkungsvoll eingrenzen.
- Auch auf deutsche Initiative hin wurde im September 2018 die UN-Regelung 41 im Bereich der Motorradgeräuschgenehmigungen umgesetzt. Diese besagt, dass die Durchführung der ASEP^[1]-Prüfungen durch unabhängige Sachverständige des Technischen Dienstes und nicht wie bisher durch den Hersteller selbst erfolgen soll.
- Ein weiteres positives Beispiel zur Verbesserung der Lärmsituation ist der deutsche Vorschlag zur Änderung der UN-Regelung 92. Er besagt, dass Klappenschalldämpfer künftig nicht genehmigungsfähig und damit unzulässig sein werden. Er wurde Ende 2018 bereits ausgearbeitet.

Dem Handeln des Landes sind an vielen Stellen bundes- oder europarechtliche Grenzen gesetzt. Daher muss bei Diskussionen um das Thema Lärm unterschieden werden, was auf der Grundlage der geltenden Rechtslage im Sinne der Lärmbetroffenen – konkret und möglichst zeitnah – geschehen kann, und was zwar wünschenswert, jedoch nur mit rechtlichen Änderungen umsetzbar ist.

8. *ob sie das Mittel von Fahrverboten für bestimmte Fahrzeuggruppen als ein mögliches Instrument in Betracht zieht, um die Lärmbelastung durch Motorräder einzugrenzen;*

Straßenverkehrsbehörden können auch in Erholungsgebieten nur bei konkreter Gefahr durch Lärm (z. B. bei schützenswerten Einrichtungen) Verkehrsmaßnahmen anordnen. Diese sind nur für punktuelle lärmbeeinträchtigte Bereiche möglich, nicht jedoch für ganze Gebiete. Maßnahmen im fließenden Verkehr wie Anhaltekontrollen obliegen der Polizei. Auf Bestreben des Landes Baden-Württemberg

^[1]Additional Sound Emission Provisions (Zusätzliche Geräuschbestimmungen der EU-/UN-Vorschriften für Pkw u. Motorräder)

sind die Bußgelder für unzulässige bauliche Veränderungen an den Auspuffanlagen von Motorrädern erhöht worden. Bundesrechtliche Änderungen wie die Einführung von Frontkennzeichen für Motorräder zur vereinfachten Ahndung von Geschwindigkeitsverstößen sind derzeit nicht angedacht.

Nach Mitteilung des Landratsamtes Freudenstadt werden im dortigen Zuständigkeitsbereich streckenbezogene Fahrverbote für Motorräder aktuell nicht in Betracht gezogen. Im Landkreis Calw bestehen Nachtfahrverbote für Motorräder in den Kurorten Bad Herrenalb, Bad Liebenzell und Bad Teinach-Zavelstein (dort seit 1967). Es liegen keine Beschwerden wegen deren Nichteinhaltung vor. Selten wird eine Ausnahme vom Nachtfahrverbot beantragt. Fahrverbote am Tag würden Lärmprobleme mangels außerörtlicher Umfahungsstrecken nur in andere Bereiche verlagern und dort möglicherweise konzentrieren. Das Landratsamt Enzkreis und die Stadt Pforzheim haben hierzu Fehlanzeige gemeldet.

9. wie sie Motorradlärm-Displays als Maßnahme gegen den Motorradlärm bewertet und verstärkt einsetzen will, welche automatisch Motorräder mit überhöhter Lautstärke erkennen und in diesen Fällen die Aufforderung „Leiser!“ anzeigen;

Die Landesregierung sieht im Einsatz von Motorradlärm-Displays einen Baustein zur Minderung des Motorradlärms. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat Motorradlärm-Displays als präventive Lärminderungsmaßnahme auf mehreren Pilotstrecken erprobt und zur Serienreife entwickeln lassen. Die grundsätzliche Wirksamkeit wurde in diesem Pilotprojekt belegt, Tests konnten eine Lärminderung von 1,1 bis 2,2 dB(A) nachweisen. Um die Anzahl der im Land installierten Motorradlärm-Displays zu erhöhen, hat die Landesregierung ein Förderprogramm aufgelegt und unterstützt damit Städte, Gemeinden und Landkreise bei der Anschaffung solcher Systeme.

10. wie sie aktive Lärmschutzmaßnahmen gegenüber passiven Mitteln beurteilt;

Grundsätzlich sind sowohl aktive als auch passive Lärmschutzmaßnahmen sehr gut geeignet, die Lärmbelastung für betroffene Bürgerinnen und Bürger wirksam und dauerhaft zu reduzieren. Die Entscheidung, welcher Typ bzw. welche konkreten Maßnahmen realisiert werden, erfolgt nach sorgfältiger Prüfung des Einzelfalls und unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen.

Beim Bau neuer Straßen ist das vorrangige Ziel die Vermeidung bzw. die Verringerung von unzumutbaren Einwirkungen des Straßenverkehrslärms auf bewohnte Gebiete (Lärmvorsorge), verbunden mit der Einhaltung der Grenzwerte der Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV. Hierbei wird – soweit es die Topographie sowie verkehrliche und technische Rahmenbedingungen zulassen – zunächst ein ausreichender Abstand der Neubautrasse zur bestehenden Bebauung eingehalten. Soweit dies nicht ausreichend ist, kommen im Rahmen der Lärmvorsorge vorrangig aktive Maßnahmen (Lärmschutzwälle/Lärmschutzwände) zum Einsatz, ggf. auch in Kombination mit passiven Maßnahmen (Lärmschutzfenstern, Dämmung von Wänden und Dächern). Vorteil von aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist insbesondere deren Funktion als Schallschirm, der die Lärmbelastung für größere Siedlungsbereiche und dort auch außerhalb der Gebäude wirksam reduzieren kann.

Im bestehenden Straßennetz sind nachträgliche aktive Maßnahmen im Zuge der Lärmsanierung aus technischen, städtebaulichen oder topographischen Gründen oft nicht realisierbar oder – im Falle von lärmarmen Belägen – nicht immer geeignet, um die Lärmbelastung ausreichend zu reduzieren. Auch stehen häufig keine Flächen für die Umsetzung aktiver Maßnahmen zur Verfügung. Grund hierfür ist, dass lärmbelastete Straßenabschnitte, in denen die Auslösewerte für die Lärmsanierung erreicht oder überschritten werden, i. d. R. innerhalb von Ortsdurchfahrten bzw. geschlossener Bebauung liegen bzw. die betroffenen Gebäude unmittelbar an die Straße angrenzen.

Aufgrund der hohen Kosten für Lärmschutzwände/-wälle können jedoch auch wirtschaftliche Gründe gegen deren Einsatz sprechen, insbesondere wenn der Wirkungsbereich auf einzelne Gebäude beschränkt ist. In diesen Fällen kommen bei entsprechender Betroffenheit regelmäßig passive Schutzvorkehrungen zum

Einsatz. Der Vorteil passiver Maßnahmen ist – neben den deutlich geringeren Kosten – die höhere mögliche Schallreduktion gegenüber aktiven Lärmschutzmaßnahmen, welche jedoch auf die Innenräume bzw. einzelne Gebäudeteile beschränkt ist.

11. von welchen Landesförderinstrumenten betroffene Gemeinden und Anwohner bei der Schaffung von aktiven und passiven Lärmschutzmöglichkeiten profitieren können;

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Verkehrsministeriums werden von den Regierungspräsidien an den besonders belasteten Bundesfern- und Landesstraßenabschnitten Projekte und Maßnahmen für mehr Lärmschutz umgesetzt. Die Maßnahmen hierfür umfassen den Bau von Lärmschutzwänden, Lärmschutzwällen oder auch die Bezuschussung von Lärmschutzfenstern. Zunehmend und ergänzend kommen bei notwendigen Erhaltungsmaßnahmen auch lärmtechnisch optimierte Asphaltdeckschichten zum Einsatz.

Für die Lärmsanierung entlang der Bundesfernstraßen nutzt das Land Baden-Württemberg hierzu die vom Bund für Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung gestellten Mittel. An Bundesstraßen können Straßenabschnitte saniert werden, bei denen der Lärm die Sanierungswerte von 67 dB(A) tags und/oder 57 dB(A) nachts überschreitet.

An Landesstraßen wurden die Lärmsanierungswerte im Rahmen des Nachtrags Haushalts 2016 um 2 dB(A) abgesenkt. Dort können Straßenabschnitte bereits bei Überschreitung von 65 dB(A) tags und/oder 55 dB(A) nachts saniert werden.

Sofern die erforderlichen Voraussetzungen vorliegen, können von den Regierungspräsidien darüber hinaus Kostenzuschüsse in Höhe von bis zu 75 % für bauliche, schalltechnische Verbesserungsmaßnahmen (i. d. R. Lärmschutzfenster) gewährt werden. Hierzu bedarf es eines formlosen Antrags des Eigentümers bzw. Erbbauberechtigten der baulichen Anlage. Die Ausgaben für Lärmsanierungsmaßnahmen entlang der Landesstraßen werden aus den allgemeinen Erhaltungsmitteln finanziert.

Seit 2014 sind nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) auch bestehende Straßen in kommunaler Baulast förderungsfähig. Voraussetzung ist, dass sie in einem Generalverkehrsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan oder qualifizierten Fachkonzept vorgesehen oder als Lärmschutzmaßnahme in einem Lärmaktionsplan nach § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz enthalten sind.

12. wie sie die Neufassung des „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ vom 29. Oktober 2018 für die Aufstellung, Überprüfung und Überarbeitung von Lärmaktionsplänen für die Praxis in den Kommunen bewertet.

Mit der Neufassung des „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ vom 29. Oktober 2018 gibt das Ministerium für Verkehr den für die Aufstellung der Lärmaktionspläne zuständigen Städten und Gemeinden umfassende Hinweise zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen. Es wurden damit die bisherigen Hinweisschreiben inhaltlich konsolidiert und u. a. aufgrund der jüngsten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg zur Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen (Az. 10 S 2449/17) aktualisiert. Im Kooperationserlass-Lärmaktionsplan ist aufgezeigt, dass sich hieraus für die Städte und Gemeinden im Rahmen der Lärmaktionsplanung erweiterte Handlungsspielräume ergeben, die bei der Aufstellung, Überprüfung und Überarbeitung von Lärmaktionsplänen einbezogen werden können.

Hermann
Minister für Verkehr