

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Uwe Hellstern AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Rechtmäßigkeit und Zuverlässigkeit der Lärmberechnungen („Lärmkarten“), insbesondere im Zusammenhang mit der Einführung von Tempo-30-Zonen in Horb am Neckar

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche spezifischen Softwareprodukte und Versionen werden von der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) und den Kommunen für die Erstellung der Lärmkarten des Landes eingesetzt?
2. Wie wird sichergestellt, dass die für die erstellten Lärmkarten verwendeten Simulationsprogramme den aktuellen Stand der Technik widerspiegeln, insbesondere vor dem Hintergrund der rasanten technischen Entwicklung (zum Beispiel Elektromobilität und lärmoptimierte Reifen)?
3. Welche Schritte wurden unternommen, um die Öffentlichkeit transparent über Veränderungen und ihre Auswirkungen auf die Lärmaktionsplanung zu informieren, nachdem im Jahr 2022 die Umstellung auf die EU-weite Berechnungsmethode CNOSSOS-EU die Vergleichbarkeit der Lärmbelastungszahlen mit früheren Berechnungen möglicherweise eingeschränkt hat?
4. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Daten der Lärmkarten kontinuierlich auf ihre Plausibilität und Fehlerfreiheit zu überprüfen, insbesondere bei der Übernahme und Nutzung durch Kommunen, deren gewählte Vertreter dann in den jeweiligen Gemeinde- und Ortschaftsräten Entscheidungen treffen sollen?
5. Auf Basis welcher konkreten Lärmberechnungen wurden die jüngsten Tempo-30-Anordnungen in Horb am Neckar und seinen Teilorten (zum Beispiel Altheim, Bildechingen, Nordstetten) vorgenommen?
6. Wäre es eine „Rechtsbeugung“, wenn der Gemeinderat Horb durchgängig Tempo 40 beschließen würde, wodurch jeder, der an einer Ortsdurchfahrt wohnt, dann Anspruch auf eine Lärmprüfung hätte (Aussage des ehemaligen OB Rosenberger)?

7. Inwieweit beeinflusst die politische Positionierung der Stadt Horb durch Anschluss der Initiative „Lebenswerte Städte“, die sich für mehr Entscheidungsfreiheit bei der Einführung von Tempo 30 einsetzt, möglicherweise die rechtlich fundierte und neutrale Begründung für die konkreten Tempo-30-Maßnahmen?
8. Wurden bei der Entscheidung, die bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Ortsdurchfahrt von Bildechingen zu verlängern, um eine durchgängige Tempo-30-Zone zu schaffen, die individuellen Gegebenheiten (zum Beispiel Straßencharakter, Verkehrsaufkommen, veränderte Bebauung seit Erstellung der Lärmkarten, usw.) berücksichtigt?
9. Da zum Beispiel Elektrofahrzeuge bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h erheblich leiser sein können als Fahrzeuge mit Otto- oder Dieselmotoren, die Berechnungen jedoch auf älteren Lärmmodellen basieren; wie wird die tatsächliche Lärmreduktion in Städten mit zunehmendem Anteil an Elektrofahrzeugen in den Lärmaktionsplänen berücksichtigt?
10. Werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung und den zugrunde liegenden Berechnungen auch eine zunehmende Digitalisierung des Verkehrs und die Möglichkeiten intelligenter Verkehrslenkung berücksichtigt, um effektivere und zielgenauere Lärmschutzmaßnahmen anstatt pauschaler Tempolimits zu ermöglichen?

16.10.2025

Dr. Hellstern AfD

Begründung

Im Rahmen der Erstellung von Lärmkarten und der Durchführung von Lärmaktionsplänen, die auf den Europäischen Umweltlärmrichtlinien basieren, ergeben sich verschiedene Fragen bezüglich der zugrunde liegenden Daten, der Berechnungsmethoden und deren Anwendung auf kommunaler Ebene. Insbesondere die jüngste Welle an Tempo-30-Einführungen, wie in Horb am Neckar, wirft Fragen nach der Rechtmäßigkeit und der tatsächlichen Wirksamkeit dieser Maßnahmen auf.

Antwort

Mit Schreiben vom 13. November 2025 Nr. VM4-0141.5-31/157/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche spezifischen Softwareprodukte und Versionen werden von der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) und den Kommunen für die Erstellung der Lärmkarten des Landes eingesetzt?*

Zu 1.:

Die Berechnungsverfahren zur Erstellung der Lärmkarten gemäß § 47c Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sind rechtlich vorgegeben. Bei der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) und den von ihr beauftragten Dienstleistern kommen marktübliche Softwareanwendungen zur Anwendung. Für diese Softwareanwendungen muss nachgewiesen werden, dass die vorgegebenen Berechnungsverfahren korrekt implementiert sind. Es ist davon auszugehen, dass auch bei den Kommunen bzw. deren Dienstleistern im Rahmen der Lärmaktionsplanung ebenfalls solche Softwareanwendungen zur Anwendung kommen.

2. *Wie wird sichergestellt, dass die für die erstellten Lärmkarten verwendeten Simulationsprogramme den aktuellen Stand der Technik widerspiegeln, insbesondere vor dem Hintergrund der rasanten technischen Entwicklung (zum Beispiel Elektromobilität und lärmoptimierte Reifen)?*

Hinsichtlich der Berechnungsverfahren zur Lärmkartierung gelten die Vorgaben der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie, die durch den Sechsten Teil des BImSchG und die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) ins deutsche Recht umgesetzt wurde. Gemäß § 5 Abs. 1 der 34. BImSchV kommen Verfahren zur Anwendung, „die den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechen“. § 47f Abs. 1 BImSchG ermächtigt die Bundesregierung, weitere Regelungen zur Umsetzung der Umgebungs-lärmrichtlinie zu erlassen. Das gilt auch insoweit, wenn die Europäische Kommission Anpassungen der Richtlinie an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt vornimmt.

3. *Schritte wurden unternommen, um die Öffentlichkeit transparent über Veränderungen und ihre Auswirkungen auf die Lärmaktionsplanung zu informieren, nachdem im Jahr 2022 die Umstellung auf die EU-weite Berechnungsmethode CNOSSOS-EU die Vergleichbarkeit der Lärmbelastungszahlen mit früheren Berechnungen möglicherweise eingeschränkt hat?*

Die LUBW und das Ministerium für Verkehr haben im Zuge der Veröffentlichung der Lärmkartierung 2022 per Pressemitteilung sowie an die für die Lärmaktionsplanung zuständigen Städte und Gemeinden gerichteten Schreiben und Informationsveranstaltungen über die Umstellung des Berechnungsverfahrens und deren Auswirkungen hingewiesen. Unter https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/documents/10184/357304/Einordnung_Ergebnisse_Laermkartierung2022.pdf ist eine Einordnung der Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 veröffentlicht.

4. *Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Daten der Lärmkarten kontinuierlich auf ihre Plausibilität und Fehlerfreiheit zu überprüfen, insbesondere bei der Übernahme und Nutzung durch Kommunen, deren gewählte Vertreter dann in den jeweiligen Gemeinde- und Ortschaftsräten Entscheidungen treffen sollen?*

Die Lärmkartierung der LUBW erfolgt im gesetzlich festgelegten 5-Jahres-Turnus auf Grundlage amtlicher Daten zu Verkehrsaufkommen, Geschwindigkeiten, Fahrbahnbelägen und weiterer Parameter. Die Städte und Gemeinden werden von der LUBW in die Lärmkartierung einbezogen und erhalten Gelegenheit, die Datengrundlagen für die Lärmkartierung zu prüfen und Ergänzungen oder Korrekturen vorzunehmen.

5. *Auf Basis welcher konkreten Lärmberechnungen wurden die jüngsten Tempo-30-Anordnungen in Horb am Neckar und seinen Teilorten (zum Beispiel Altheim, Bildechingen, Nordstetten) vorgenommen?*

Den unter <https://www.horb.de/Laermaktionsplan> veröffentlichten Informationen zufolge basiert die Lärmaktionsplanung auf der Lärmkartierung der kartierungspflichtigen Hauptverkehrsstraßen der LUBW sowie ergänzend auf von der Stadt Horb am Neckar beauftragten freiwilligen Lärmuntersuchungen für verschiedene Ortsdurchfahrten der Teilorte. Die Berechnungen erfolgten nach den für die Umsetzung verkehrsrechtlicher Maßnahmen vorgeschriebenen „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19)“.

6. *Wäre es eine „Rechtsbeugung“, wenn der Gemeinderat Horb durchgängig Tempo 40 beschließen würde, wodurch jeder, der an einer Ortsdurchfahrt wohnt, dann Anspruch auf eine Lärmprüfung hätte (Aussage des ehemaligen OB Rosenberger)?*

Die in der Fragestellung genannte Aussage des ehemaligen Oberbürgermeisters Rosenberger ist dem Ministerium für Verkehr nicht bekannt. Weiterhin stammt der Begriff „Rechtsbeugung“ aus § 339 Strafgesetzbuch (StGB). Über das Vorliegen einer Straftat entscheiden die zuständigen Gerichte.

Das Bundesrecht verlangt bei Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit das Vorliegen einer rechtlichen Grundlage und der dort genannten Voraus-

setzungen. Wäre diese nicht gegeben, wäre eine durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde erlassene verkehrsrechtliche Anordnung mit entsprechendem Inhalt rechtswidrig.

7. Inwieweit beeinflusst die politische Positionierung der Stadt Horb durch Anschluss der Initiative „Lebenswerte Städte“, die sich für mehr Entscheidungsfreiheit bei der Einführung von Tempo 30 einsetzt, möglicherweise die rechtlich fundierte und neutrale Begründung für die konkreten Tempo-30-Maßnahmen?

Für Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen müssen die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 StVO gegeben und die Maßnahme mit anderen berührten Belangen ermessensfehlerfrei abgewogen sein. Politische Positionierungen im Vorfeld sind nicht Gegenstand der Abwägung.

8. Wurden bei der Entscheidung, die bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Ortsdurchfahrt von Bildechingen zu verlängern, um eine durchgängige Tempo-30-Zone zu schaffen, die individuellen Gegebenheiten (zum Beispiel Straßencharakter, Verkehrsaufkommen, veränderte Bebauung seit Erstellung der Lärmkarten, usw.) berücksichtigt?

Verkehrsrechtliche Anordnungen werden von den sachlich und örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden getroffen. Dies gilt auch für solche Anordnungen, die auf der Grundlage eines Lärmaktionsplans angeordnet werden. Dies trägt dazu bei, dass örtliche Gegebenheiten berücksichtigt werden. Verkehrsbehörden haben für verkehrsrechtliche Anordnungen zur Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts keine Melde- oder Genehmigungspflichten gegenüber den höheren oder der obersten Straßenverkehrsbehörde. Demensprechend sind die verkehrsrechtlichen Anordnungen der Landesregierung nicht bekannt.

9. Da zum Beispiel Elektrofahrzeuge bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h erheblich leiser sein können als Fahrzeuge mit Otto- oder Dieselmotoren, die Berechnungen jedoch auf älteren Lärmmodellen basieren; wie wird die tatsächliche Lärmreduktion in Städten mit zunehmendem Anteil an Elektrofahrzeugen in den Lärmaktionsplänen berücksichtigt?

Auch die Landesregierung wirkt auf einen hohen Anteil an Elektrofahrzeugen in der Bestandsflotte hin. Ein höherer Anteil stellt einen Beitrag zum Lärmschutz dar, aber keine alleinige Lösung. Bei Geschwindigkeiten ab 30 km/h dominiert bei Pkw zunehmend das Reifen-Fahrbahngeräusch, der Einfluss des Motorgeräuschs wird geringer. Daher tragen elektrische Antriebe bei Tempo 50 wenig, bei Tempo 30 aber spürbar zum Lärmschutz bei. Geschwindigkeitsbegrenzungen unterhalb von 30 km/h werden nicht aus Gründen des Lärmschutzes, sondern in der Regel aus Gründen der Verkehrssicherheit erlassen. Darüber hinaus ist es zweckmäßig, dass die Kommunen das lärmindernde Potenzial von Elektrofahrzeugen insbesondere bei Linienbussen und Versorgungsfahrzeugen nutzen.

10. Werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung und den zugrunde liegenden Berechnungen auch eine zunehmende Digitalisierung des Verkehrs und die Möglichkeiten intelligenter Verkehrslenkung berücksichtigt, um effektivere und zielgenauere Lärmschutzmaßnahmen anstatt pauschaler Tempolimits zu ermöglichen?

Die Auswahl von Maßnahmen in Lärmaktionsplänen ist nicht beschränkt.

Mit den Aktionsplänen für Mobilität, Klima- und Lärmschutz stellt das Land insbesondere kleineren und mittleren Kommunen ein Instrument zur Verfügung, das mit einem breiten Maßnahmenset explizit die Synergien einer klima- und lärmschutzorientierten Verkehrsplanung nutzt. Hierunter fallen auch Maßnahmen zur Digitalisierung und intelligenten Verkehrssteuerung zur ÖPNV-Beschleunigung und Verstärkung des Kfz-Verkehrs.

Hermann

Minister für Verkehr