

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Uwe Hellstern AfD

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

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 zugrundeliegenden 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 Umweltlärmmrichtlinien basieren, ergeben sich verschiedene Fragen bezüglich der zugrundeliegenden 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.