

A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jutta Blatzheim-Roegler (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
– Drucksache 17/10569–

Tag gegen Lärm: Straßenverkehrslärm in rheinland-pfälzischen Kommunen

Die **Kleine Anfrage – Drucksache 17/10569** – vom 14. November 2019 hat folgenden Wortlaut:

Die SWR-Messaktion „Hier ist es #zuLAUT“ hat kürzlich dazu beigetragen, dass viele User melden konnten, wo sie von zu viel Verkehrslärm betroffen sind.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Wie hat sich der Straßenverkehrslärm in Rheinland-Pfalz in den letzten zehn Jahren entwickelt?
2. In wie vielen Kommunen (absolut und prozentual) sind bereits Konzepte zur Lärmaktionsplanung mit Unterstützung der Landesregierung erstellt worden?
3. In welchen konkreten Fällen sind im Jahr 2019 Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ortsdurchfahrten auf 30 km/h auf klassifizierten Straßen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm angeordnet worden?
4. Wie bewertet die Landesregierung die vorliegenden Änderungsvorschläge im Referentenentwurf der Bundesregierung zur Straßenverkehrsordnung (StVO) mit Blick auf Lärmschutz?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 5. Dezember 2019 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Trotz verbesserter Lärmvorschriften und Verbesserung der Lärmdämmung an modernen Fahrzeugen ist der Verkehrslärm in den letzten Jahren auf einem hohen Niveau geblieben. Hauptgrund dafür ist das anhaltende Verkehrswachstum, das sich nach allen Prognosen auch in Zukunft fortsetzen wird.

Zum Schutz der Bevölkerung vor Straßenlärm werden bei Vorliegen der Anspruchsvoraussetzungen insbesondere die gesetzlichen Regelungen zur Lärmvorsorge (Lärmschutz beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen) umgesetzt sowie die haushaltsrechtlichen Möglichkeiten im Rahmen der Lärmsanierung (Lärmschutz an bestehenden Straßen) ausgeschöpft. Als technische Schutzmaßnahmen kommen dabei vor allem Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle, Schallschutzfenster und lärmindernde Lüftungseinrichtungen zum Einsatz.

Darüber hinaus kommen neben lärmarmen Fahrbahnbelägen bei Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie zum Beispiel Geschwindigkeitsreduzierungen in Betracht.

Die erheblichen Anstrengungen der Landesregierung für mehr Lärmschutz basieren auf einem bundesweit erstmals erstellten Lärmimmissionskataster im Jahr 1987. Dazu sind rund 400 Ortslagen im Hinblick auf erforderliche Lärmsanierungsmaßnahmen untersucht worden. Diese systematische Ermittlung der bestehenden Lärmbelastungen wird turnusmäßig aktualisiert. Auf dieser Grundlage hat die rheinland-pfälzische Straßenbauverwaltung allein für Lärmsanierungen an Landesstraßen rund 45 Millionen Euro aufgewandt. An Autobahnen und Bundesstraßen sind rund 113 Kilometer Lärmschutzwände und 23 Kilometer Lärmschutzwälle errichtet worden.

Zu Frage 2:

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz verpflichtet Gemeinden in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen, Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme geregelt werden. Ab welcher Lärmbelastung diese Pflicht besteht, ist hierbei rechtlich umstritten.

Grundlage für die Aufstellung und turnusmäßige Überprüfung der Lärmaktionspläne sind alle fünf Jahre zu aktualisierende Lärmkarten.

Die Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen wurde bisher in Amtshilfe zentral durch das Land durchgeführt. Darüber hinaus wurden die Gemeinden seitens der Landesregierung in der Vergangenheit durch Bereitstellung eines Musterlärmaktionsplans, die Förderung und Begleitung von Pilotprojekten, Informationsveranstaltungen und Workshops bis hin zu Einzelberatungen vor Ort bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen unterstützt.

Insgesamt wurden zur Stufe 2 (Fälligkeit 18. Juli 2013) und Stufe 3 (Fälligkeit 18. Juli 2018) der Lärmaktionsplanung bisher 122 Pläne von kreisfreien Städten, Verbandsgemeinden oder verbandsfreien Städte und Gemeinden in Rheinland-Pfalz gemeldet.

Zu Frage 3:

Im Jahr 2019 wurde der Verbandsgemeinde Weißenthurm die Zustimmung erteilt, in der Stadt Mülheim-Kärlich im Zuge der L 125 (Bahnhofstraße) eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 aus Lärmschutzgründen anzuordnen. Weitere Anträge wurden bisher nicht abgeschlossen, da aufgrund mehrerer im Zusammenhang mit Tempo 30 aktiven Bürgerinitiativen zunächst eine landesweit konsensfähige – und vor allem rechtssichere – Verfahrensweise gefunden werden soll.

Zu Frage 4:

Mit der Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften wird in Artikel 1 (Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung, StVO) zum einen zur Förderung einer nachhaltigen umwelt- und klimafreundlichen Mobilität eine Regelung – insbesondere zu Car-Sharing – geschaffen, die die Grundlage für die Darstellung der Parkbevorrechtigung bildet. Zum anderen enthält Artikel 1 dieser Verordnung mehrere Änderungen zur Steigerung der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs.

Der Radverkehr ist für die Verwirklichung eines modernen Mobilitätskonzepts und zur Umsetzung der Verkehrswende unabdingbar. Die Landesregierung setzt daher seit Jahren konsequent auf das Fahrrad. Radfahren ist gesund, schont die Umwelt und leistet zudem einen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Ziel der rheinland-pfälzischen Radverkehrspolitik ist daher die Stärkung des Fahrrads als Verkehrsmittel. Insofern dienen die Änderungsvorschläge zur StVO der Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs und bieten damit einen Anreiz zum Umstieg.

Mit diesen beiden wichtigsten Änderungen in der StVO ist eine Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs zu erwarten und damit auch eine Reduzierung der Lärmbelastungen.

Im Übrigen unterstützt die Landesregierung das Bestreben, die Motorrad- und Autoposing-Lärmproblematik durch eine intensive Überwachung und durch wirkungsvolle Sanktionsmaßnahmen im Sinne der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung zu lösen. Die entsprechenden Regelsätze sollen angepasst werden.

Dr. Volker Wissing
Staatsminister