

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jutta Blatzheim-Roegler und Daniel Köbler (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur

Lärmschutzmaßnahmen an Autobahnen

Die **Kleine Anfrage 1055** vom 30. August 2012 hat folgenden Wortlaut:

Durch den zunehmenden Straßenverkehr besteht ein erhöhter und berechtigter Bedarf für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen. An Bundesautobahnen lindern unter anderem Lärmschutzwände einen Teil der Belastungen für Anwohnerinnen und Anwohner. Die bisherige Förderpraxis des Bundes sieht vor, lediglich an neuen Fernstraßen bzw. bei umfangreichen Ausbaumaßnahmen Lärmschutzmaßnahmen zu unterstützen. Sogenannte 4+2-Lösungen, bei denen der Standstreifen (temporär) genutzt wird, gelten bislang nicht als förderfähig, da seitens des Bundes mit einem späteren generellen Ausbau auf sechs Fahrspuren und weiteren Baumaßnahmen gerechnet wird.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Wie beurteilt die Landesregierung die Rechtslage hinsichtlich der Förderfähigkeit für Lärmschutzmaßnahmen bei sogenannten 4+2-Lösungen?
2. Welche Autobahnabschnitte sind in Rheinland-Pfalz derzeit zur Umsetzung auf 4+2-Lösungen umgesetzt bzw. geplant?
3. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung aus anderen Bundesländern bei der Umsetzung von 4+2-Lösungen hinsichtlich der Förderung von Lärmschutzmaßnahmen durch den Bund vor?
4. Welche Anstrengungen unternimmt die Landesregierung, um auf den Bund einzuwirken, künftig Lärmschutzmaßnahmen bei 4+2-Lösungen zu finanzieren?

Das **Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 19. September 2012 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die temporäre Freigabe von Seitenstreifen als Fahrstreifen (sogenannte 4+2-Lösung) kann bei der aktuellen Rechtslage dann nach den Kriterien der wesentlichen Änderung (16. Bundesimmissionsschutzverordnung § 1, Abs. 2, Nr. 2) beurteilt werden, wenn mit der Standstreifenumnutzung ein erheblicher baulicher Eingriff einhergeht und die Umnutzung dauerhaft angelegt ist. Einer – für die Betroffenen günstigeren – Beurteilung nach der sogenannten Fahrstreifenregelung (16. BImSchV § 1 Abs. 2, Nr. 1) in Fällen einer 4+2-Lösung zwischen zwei Anschlussstellen hat der Bund bislang nicht zugestimmt.

Zu Frage 2:

Umgesetzt wurde in Rheinland-Pfalz bislang eine temporäre Seitenstreifenfreigabe im Zuge der A 63 zwischen dem Autobahnkreuz Mainz und der Anschlussstelle Nieder-Olm in beiden Fahrtrichtungen. In der Diskussion ist eine temporäre Seitenstreifenfreigabe jeweils in beiden Fahrtrichtungen an der A 643 zwischen dem Autobahndreieck Mainz und der Anschlussstelle Mombach, Planungen bestehen für eine temporäre Seitenstreifenfreigabe an der A 63 zwischen den Anschlussstellen Nieder-Olm und Saulheim.

Zu Frage 3:

Der Landesregierung liegen keine Erkenntnisse aus anderen Bundesländern vor.

b. w.

Zu Frage 4:

Das Land hat zur anstehenden Sitzung der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder am 17./18. September 2012 den Antrag gestellt, den Bund zu bitten, die 4+2-Lösung, wenn diese dauerhaft ist, sich zwischen zwei Anschlussstellen erstreckt und mit einer baulichen Ertüchtigung des Standstreifens einhergeht, der Fahrstreifenregelung nach der 16. BImSchV gleichzusetzen.

Roger Lewentz
Staatsminister