

Kleine Anfrage mit Antwort**Wortlaut der Kleinen Anfrage**

des Abg. Schünemann (CDU), eingegangen am 6. 1. 1998

Betr.: Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Gründen des Lärmschutzes an Bundesstraßen und Ortsdurchfahrten

Der zunehmende Schwerlastverkehr auf der B 442 Ortsdurchfahrt Einbeckhausen und Umgehung Bad Münder bringt zwangsläufig eine unerträgliche Lärmbelästigung mit sich.

Ich frage die Landesregierung:

1. Unter welchen Bedingungen werden heute Geschwindigkeitsbegrenzungen auf klassifizierten Straßen aus Gründen des Lärmschutzes erlassen?
2. Welche Fälle in Niedersachsen sind der Landesregierung bekannt, in denen unter Anwendung dieser Kriterien Geschwindigkeitsbegrenzungen auf klassifizierten Straßen aus Gründen des Lärmschutzes erlassen wurden
 - a) auf Ortsdurchfahrten,
 - b) auf Außerortsstraßen in der Nähe bebauter Gebiete (z. B. Bundes-/Landesstraßen als Ortsumgehungen)?
3. Ist sie der Auffassung, daß die Kriterien so streng sind, daß diese Art des kostengünstigen Lärmschutzes praktisch nicht zum Tragen kommen kann?
4. Welche Planungen verfolgt sie zur Änderung der Bestimmungen, um angesichts der Mittelknappheit für bauliche Maßnahmen (Lärmschutzwände) die Hürde von drei dB(A) Lärmreduzierung als Bedingung für Geschwindigkeitsbegrenzungen zu verwirklichen?
5. Welche Möglichkeiten gibt es, um die Kriterien für Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Straßen aus Lärmschutzgründen so zu öffnen und anzupassen, daß diese kostengünstige Maßnahme zum Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm in der Praxis auch zur Anwendung kommen kann?

(An die Staatskanzlei übersandt am 14. 1. 1998 – II/721 – 1082)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
– 17 – 57.00 (402.1 – 30054/45/01/01) –

Hannover, den 3. 3. 1998

Die Landesregierung mißt dem Schutz der Anwohner an Straßen vor Verkehrslärm und Abgasen große Bedeutung zu. Dabei ist sie der Auffassung, daß die Bürger dann einen An-

spruch auf verkehrsbehördliche Anordnungen haben, wenn durch diese eine Verminderung der Belästigungen, d. h. eine Reduzierung um mindestens drei dB(A), tatsächlich eintritt. Belästigungen, die ortsüblich sind, müssen jedoch hingenommen werden.

Der Bundesgesetzgeber sieht primär bauliche Lärmschutzeinrichtungen vor:

- Die Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. 6. 1990,
- die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes vom 2. 6. 1997 und
- die 24. BImSchV Schallschutzmaßnahmen

sind Grundlage für Lärmvorsorge und Lärmsanierung an den vorgenannten Straßen. Lärmvorsorge darf vom Baulastträger der Straße jedoch nur bei Neubauten und wesentlichen Änderungen durchgeführt werden.

Da der Neubau von Landesstraßen seit mehr als 10 Jahren nicht mehr betrieben wird, ist eine Lärmvorsorge hier nur in Einzelfällen im Bereich von Ortsdurchfahrten erforderlich, wenn wesentliche Änderungen vorgenommen werden.

Für die Lärmsanierung besteht keine gesetzliche Verpflichtung der Baulastträger. Sie wird freiwillig im Rahmen haushaltsrechtlicher Vorgaben erbracht.

Die angesprochenen Gesetze und Verordnungen beinhalten keine Geschwindigkeitsbegrenzungen an Bundesstraßen zur Lärmreduzierung. Bundesfernstraßen dienen dem weiträumigen Fernverkehr. Eine weitergehende Reduzierung als 50 km/h innerhalb einer Ortsdurchfahrt für Bundes- und Landstraßen ist – zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs – nicht angezeigt.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen wie folgt:

Zu 1:

Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen können nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Ziff. 3, § 45 Abs. 1 a und § 45 Abs. 1 b Ziff. 5 StVO angeordnet werden, wenn eine erhebliche Verkehrslärmbelästigung besteht, die durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung spürbar verringert werden kann.

Bei der Würdigung, ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen, ist nicht nur auf die Höhe des Lärmpegels, sondern auf alle Umstände des Einzelfalls abzustellen. Die Beurteilungsgrundsätze sind in den „Lärmschutzrichtlinien StV zu § 45 StVO“ bzw. in den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ festgelegt. Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen danach insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Mittelungspegel am Emissionsort einen für das jeweilige Gebiet (Wohngebiet, Kleinsiedlungsgebiet, Kerngebiet, Dorfgebiet, Mischgebiet oder Gewerbegebiet) spezifischen Richtwert überschreitet.

Der Verkehrslärm wird maßgeblich von der Verkehrsstärke, der gefahrenen Geschwindigkeit sowie dem Lkw-Anteil beeinflusst:

- Unter sonst gleichen Bedingungen führt z. B. die Verdoppelung der Verkehrsstärke zu einer Erhöhung des Mittelungspegels um drei dB(A) und die Halbierung der Verkehrsstärke zu einer Minderung des Mittelungspegels um drei dB(A).
- Bei Geschwindigkeiten über 50 km/h steigt der von Kraftfahrzeugen erzeugte Mittelungspegel grundsätzlich an, je schneller gefahren wird.
- Im Bereich 30 bis 50 km/h hängt der Mittelungspegel überwiegend von der Fahrweise (gewählter Gang, Intensität des Gasgebens) ab.

- Bei Lkw-Anteilen über 10 % wird der Mittelungspegel von den Lkw bestimmt. In diesem Fall machen sich Geschwindigkeitsbeschränkungen, die nur den Pkw-Verkehr betreffen, im Mittelungspegel praktisch nicht bemerkbar. Relevante Pegelminderungen über drei dB(A) lassen sich im allgemeinen daher nur durch Verdrängung hoher Lkw-Anteile und/oder Maßnahmenkombinationen erreichen.

Zu 2:

Die Zahl der Fälle, in denen in Niedersachsen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf klassifizierten Straßen aus Gründen des Lärmschutzes erlassen wurden, sind hier nicht bekannt. Diese Anordnungen werden durch die zuständigen (unteren) Verwaltungsbehörden erlassen, da die oberste Landesbehörde auf den Zustimmungsvorbehalt der Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO verzichtet hat.

In der Nähe bebauter Gebiete sind hier lediglich zwei Abschnitte auf Bundesfernstraßen bekannt, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsbegrenzung erfolgte:

- Messeschnellweg und
- A 2 nördlich Hannover (hier aber in erster Linie aus Gründen der Verkehrssicherheit).

Zu 3:

Nein, zumal es nur Sinn macht, Maßnahmen zu ergreifen, die auch spürbaren/hörbaren Einfluß auf den Lärmpegel haben. Diese Rahmenbedingungen aber sind wissenschaftlich festgelegt und greifen nachweisbar nur bei einer Minderung des Lärmpegels um drei dB(A) und mehr. Eine Senkung der geltenden Grenzwerte würde entweder einen Lärmvorsorge- bzw. sanierungsbedarf mit immensen Kostenfolgen auslösen oder aber – bei einer deutlichen Geschwindigkeitsreduzierung – einen nachhaltigen Eingriff in den Straßenverkehr mit erheblicher Auswirkung auf den Verkehrsfluß und die Volkswirtschaft bedeuten.

Da die Ursachen des Lärmproblems zu einem großen Teil auch im Bereich der Fahrzeugtechnik liegen (drehzahlabhängige Fahrgeräusche, Reifengeräusche etc.) und sowohl durch straßenbautechnische Maßnahmen als auch durch Geschwindigkeitsbeschränkungen nur begrenzt lösbar sind, setzt die Landesregierung hier auf eine kontinuierliche Verschärfung der Zulassungskriterien auf europäischer Ebene. Allerdings nutzt ein noch so leises Auto nichts, wenn der Fahrer mit zu hoher Drehzahl im falschen Gang dahinrollt: Ein einziges Auto macht bei 4000 Umdrehungen pro Minute z. B. genauso viel Lärm wie 32 Autos, die mit 2000 Touren fahren.

Zu 4:

Die Landesregierung ist der Auffassung, daß die geltenden Bestimmungen sachgerecht sind.

Zu 5:

Die Kriterien für Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Straßen aus Lärmschutzgründen sind immer wieder überprüft worden. Die derzeitige Rechtslage entspricht einem notwendigen Kompromiß zwischen den Interessen der Bevölkerung an Schutz vor Lärm einerseits und den Interessen der Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Wirtschaft, an einem möglichst stetigen und ungehinderten Verkehrsfluß andererseits.

Die künftige Entwicklung der Fahrzeugtechnik kann hier in besonderem Maße zur weiteren Verbesserung der Lage beitragen.

Aufgrund vorliegender Erkenntnisse kann jedenfalls eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen nur dann empfohlen werden, wenn

- der Lkw-Anteil am Fahrzeugaufkommen nicht mehr als 10 % beträgt,
- der Anteil schnell fahrender Pkw sehr hoch ist, weil nur bei diesen Verkehrsteilnehmern eine deutliche Geschwindigkeitsverminderung erwartet werden kann. Beträgt der Anteil der Schnellfahrer weniger als 10 %, wird durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung

kaum eine Änderung im Geschwindigkeitsverhalten und damit in der Lärmsituation erreicht,

- der Abstand der Wohnbebauung zur Straße nicht zu groß ist. Bei einer Belastung von bis zu 1000 Fahrzeugen pro Stunde und einem Lkw-Anteil von bis zu 4% wird ein Lärmgrenzwert (Pegelspitze L 1) z. B.

von 65 dB(A) bei einer Entfernung von etwa 150 m,

von 60 dB(A) bei einer Entfernung von etwa 300 m und

von 55 dB(A) bei einer Entfernung von 600 m

erreicht bzw. unterschritten.

Dr. Fischer