

15.04.2013

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 954 vom 21. Februar 2013
des Abgeordneten Arne Moritz CDU
Drucksache 16/2236

Lärmschutz an Autobahnen in Nordrhein-Westfalen

Der Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr hat die Kleine Anfrage 954 mit Schreiben vom 15. April 2013 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Finanzminister, dem Minister für Inneres und Kommunales und dem Minister für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz beantwortet.

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

In der Koalitionsvertragsvereinbarung 2010 brachte die Landesregierung mit der Aussage "Lärm macht krank" den politischen Willen für Verbesserungen des Anwohnerlärmschutzes in NRW zum Ausdruck und bereitete einen Gesetzentwurf zum Lärmschutz an Autobahnen vor.

Punktuell wurden bereits einige BAB-Streckenabschnitte in NRW mit Flüsterasphalt ausgestattet, weitere Lärmsanierungsmaßnahmen, wie z.B. im A 46-Streckenabschnitt Fleher Brücke, befinden sich in der Umsetzung. Zur Nachbesserung der Eingabewerte für die Lärmpegel-Berechnungen, führte die Landesregierung im Jahr 2011 Erfassungen über die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten durch.

Neben der Lärmschutzkoalitionsvertragsvereinbarung nannte die Landesregierung als weitere Priorität die Sanierung des NRW-Verkehrsnetzkörpers.

Datum des Originals: 15.04.2013/Ausgegeben: 18.04.2013

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

1. **Wird der vom Gesetzentwurf angestrebte Anwohnerlärmschutz uneingeschränkt realisiert werden, obwohl laut Schätzungen in den nächsten 10 Jahren ca. 3 Milliarden EURO für Brückensanierungsmaßnahmen und für Brückenneubauten benötigt werden?**

Ein Gesetzesvorhaben für Anwohnerlärmschutz an Autobahnen ist der Landesregierung nicht bekannt.

2. **Wird sich die Landesregierung vor dem Hintergrund, gemäß Paragraph 48 Abs. 2 OBG NRW, an die für stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen zuständigen Kreisordnungsbehörden und an die für Geschwindigkeitsanordnungen zuständigen Bezirksregierungen wenden?**

Nein.

3. **Wann werden in NRW die Lärmberechnungen mit den Eingabewerten vorgenommen, die die Auswertungsergebnisse der vorbezeichneten Geschwindigkeitsüberschreitungserfassung beinhalten?**
4. **Entspricht es dem politischen Willen der Landesregierung, dass die Lärmemissionsquellen als Eingabewerte in die Lärmberechnung einfließen?**
5. **Beabsichtigt die Landesregierung, für die Bürgerinnen und Bürger mehr Transparenz zu schaffen, in dem die Angaben der Eingabegrößen zum Pflichtbestandteil der Straßenverkehrslärmkarten erklärt werden?**

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verfahren zur Berechnung von Lärmpegeln an Straßen sind bundeseinheitlich geregelt.

Im Rahmen der Lärmvorsorge ist gemäß der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) das Berechnungsverfahren nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“ vorgegeben. Dieses Verfahren ist nach den Verkehrslärmschutzrichtlinien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auch im Rahmen der Lärmsanierung als freiwillige Leistung des Bundes anzuwenden. Nach den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm – Lärmschutz-Richtlinien-StV“ ist das Verfahren nach RLS-90 außerdem auch Grundlage für auf Lärmschutz gestützte straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nach § 45 der Straßenverkehrsordnung.

Für die Erstellung und Überprüfung von Lärmkarten als Grundlagen der Lärmaktionsplanung der Gemeinden gilt gemäß der 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung) die an die RLS-90 angelehnte „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“, veröffentlicht im Bundesanzeiger 2006.

Bei beiden Berechnungsverfahren fließen die Lärmemissionsquellen als notwendige Eingabewerte ein. Neben anderen Faktoren wie z. B. Verkehrsstärke und -zusammensetzung oder Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche ist auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit ein Berechnungsfaktor.