

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Bernd Murschel GRÜNE

und

Antwort

des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr

Lärmproblematik im Landkreis Böblingen

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Sind im Laufe des Sommers 2010 in Leonberg im Stadtteil Ramtel Langzeitmessungen zu Fluglärm durchgeführt worden (wenn ja, mit Angabe der Ergebnisse)?
2. Falls keine Messungen durchgeführt wurden, aus welchen Gründen ist dies nicht geschehen und wird dies noch erfolgen?
3. Wer ist für die Durchführung der Langzeit-Messung und die Interpretation der gewonnenen Daten zuständig?
4. Welche Vorschläge für Mess-Standorte sind durch wen eingebracht worden und nach welchen Kriterien sind diese Standorte dann ausgewählt worden?
5. Auf welche Weise werden die betroffene Gemeinde und Anwohner informiert und eingebunden?
6. Welche Folgen hat der Wegfall zentraler Maßnahmen in Lärmaktionsplänen in Bezug auf die Fortschreibung dieser Pläne?
7. Wer ist für die Fortführung/Novellierung der Lärmaktionspläne zuständig und verantwortlich (mit Angabe, welche Behörden mit eingebunden sind)?

8. In wie vielen Fällen und wo sind in den letzten fünf Jahren in Baden-Württemberg Tempo 30-Zonen abgelehnt worden, die sich auf Lärmschutzargumente stützen?

28. 10. 2010

Dr. Murschel GÜNE

Begründung

In Leonberg – wie auch in anderen Orten im Einzugsbereich des Flughafens Stuttgart – werden immer häufiger Beschwerden über Fluglärm laut. Mit einem Antwortschreiben an meine Kollegin Abg. Dr. Splett vom 14. Oktober 2010 hat die EU-Kommission jetzt bestätigt, dass der Flughafen seit 2008 einen Lärmaktionsplan hätte erstellen müssen. Dies ist bis heute nicht erfolgt, was nach Aussagen der Kommission einen Verstoß gegen Artikel 8 Abs. 1 der Richtlinie 2002/49 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sei. Die Kommission prüft ein Vertragsverletzungsverfahren.

In einem konkreten Fall in Leonberg wurde Anwohnern des Stadtteils Ramtel vonseiten des Lärmschutzbeauftragten des Stuttgarter Flughafens eine Langzeit-Lärmmessung zugesagt. Hierzu konnten die Anwohner Vorschläge für die Standorte machen, an denen die Messungen durchgeführt werden sollen. Die Messungen sollten eigentlich während der Sommermonate stattfinden.

Im Zusammenhang mit dem genehmigten Lärmaktionsplan der Stadt Leonberg ergeben sich darüber hinaus weitere Fragen, die von übergreifendem Interesse sind:

Ein wesentlicher Pfeiler im Lärmaktionsplan der Stadt Leonberg sind Tempo 30-Zonen auf den Hauptdurchgangsstraßen in den Leonberger Teilorten. Dadurch können – gutachterlich bestätigt – zahlreiche Menschen entlang dieser Straßen nachhaltig vom Lärm entlastet werden. Nun hat das Regierungspräsidium Stuttgart im März die Aufhebung dieser Tempo 30-Zonen und die Entfernung der Schilder angeordnet. Dies steht im Widerspruch zur Darlegung der Landesregierung von Baden-Württemberg auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Splett (Drs. 14/6911). Demnach sind Maßnahmen in Lärmaktionsplänen nach § 47 BImSchG alleine Sache der Kommunen und nicht durch übergeordnete Behörden zu genehmigen. Dies ist anders geregelt als bei Luftreinhalteplänen, bei der eine Abstimmung der Kommunen mit dem Regierungspräsidium erfolgt.

Damit werden die Lärmschutzbemühungen der Stadt Leonberg konterkariert und der Lärmaktionsplan von 2009 in seinen Grundzügen betroffen.

Antwort

Mit Schreiben vom 23. November 2010 Nr. 7-3847-S/328 beantwortet das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

Ich frage die Landesregierung:

- 1. Sind im Laufe des Sommers 2010 in Leonberg im Stadtteil Ramtel Langzeitmessungen zu Fluglärm durchgeführt worden (wenn ja, mit Angabe der Ergebnisse)?*
- 2. Falls keine Messungen durchgeführt wurden, aus welchen Gründen ist dies nicht geschehen und wird dies noch erfolgen?*
- 3. Wer ist für die Durchführung der Langzeit-Messung und die Interpretation der gewonnenen Daten zuständig ?*
- 4. Welche Vorschläge für Mess-Standorte sind durch wen eingebracht worden und nach welchen Kriterien sind diese Standorte dann ausgewählt worden?*
- 5. Auf welche Weise werden die betroffene Gemeinde und Anwohner informiert und eingebunden?*

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) betreibt neben einer Fluglärmmessanlage mit acht ortsfesten Außenmessstellen eine mobile Messstelle, die auf Antrag grundsätzlich an jedem Ort in der Flughafenumgebung eingesetzt werden kann. Die jeweils von Technikern der FSG durchgeführten Messungen sind freiwillige Leistungen der FSG. Sie stehen in keinem Zusammenhang mit dem vom Regierungspräsidium für den Flughafen Stuttgart zu erstellenden Lärmaktionsplan.

Die FSG hat sich auf Antrag der Stadt Leonberg vom April 2010 dieser gegenüber umgehend bereit erklärt, die mobile Messstelle an geeigneter Stelle in Leonberg für einen Monat zu betreiben, um Diskussionen über den Fluglärm auf der Grundlage objektiver Messergebnisse führen zu können. Ideal für den Standort der Messstelle seien Flachdächer höherer, möglichst öffentlich zugänglicher Gebäude, da dort Überflugeräusche dominieren, während bodennahe Geräusche durch die Gebäudekanten abgeschirmt werden. Vorschläge von Privatpersonen gegenüber dem Lärmschutzbeauftragten für den Flughafen Stuttgart, Messungen auf Privatgrundstücken durchzuführen, entsprachen diesen Kriterien der FSG nicht. Die Stadt Leonberg hat der FSG am 30. Juli 2010 die August-Lämmle-Schule als geeigneten Standort für die mobile Messstelle vorgeschlagen, zugleich aber mitgeteilt, dass dieses Gebäude wegen einer noch durchzuführenden Dachsanierung erst ab Dezember 2010 für die Messungen zur Verfügung steht. Die FSG plant, die Messungen zeitnah nach Fertigstellung dieser Arbeiten durchzuführen.

Die FSG informiert die Gemeinden schriftlich über die Ergebnisse durchgeführter Messungen. Sie erklärt sich zudem bereit, die Ergebnisse in Gremien der Gemeinde zu erläutern. Die Entscheidung darüber, wie die Anwohner informiert werden, liegt bei der Kommune, die die Messungen beantragt hat.

- 6. Welche Folgen hat der Wegfall zentraler Maßnahmen in Lärmaktionsplänen in Bezug auf die Fortschreibung dieser Pläne?*

Die immissionsschutzrechtlichen Regelungen zur Lärmaktionsplanung beinhalten keine eigenständige Eingriffsbefugnis beispielsweise in den Straßenverkehr. Vielmehr sind nach § 47 d Abs. 6 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit § 47 Abs. 6 BImSchG die in einem Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen durch Anordnungen nach dem jeweiligen

Fachrecht umzusetzen. Daher können Maßnahmen, die nach den einschlägigen Vorschriften des Fachrechts unzulässig sind, nicht umgesetzt werden, auch wenn sie in einen Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ergeben sich die Anordnungsvoraussetzungen aus § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) unter Beachtung der Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr. Die Überprüfung der Tempo 30-Zonen in den Leonberger Ortsteilen durch das Regierungspräsidium Stuttgart ergab, dass die Anordnungsvoraussetzungen nicht gegeben waren. Daher mussten diese Maßnahmen aufgehoben werden.

Gegenstand der Lärmaktionsplanung ist es, verschiedene infrage kommende und rechtlich mögliche Maßnahmen zur Lärminderung herauszuarbeiten und gegeneinander abzuwägen, um gemäß § 47 d Abs. 1 BImSchG Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu regeln. Können primär vorgesehene Maßnahmen nicht umgesetzt werden, ist zu prüfen, ob mit weiteren Maßnahmen zumindest Teil- oder Zwischenschritte hin zu einer Lärminderung erreicht werden können. Diese weiteren Maßnahmen ergeben sich aus den in die Abwägung einzubeziehenden Maßnahmen. In diesem Zusammenhang kann auch eine Fortschreibung des Lärmaktionsplanes erfolgen.

7. Wer ist für die Fortführung/Novellierung der Lärmaktionspläne zuständig und verantwortlich (mit Angabe, welche Behörden mit eingebunden sind)?

Zuständige Behörden für die Erstellung und Überarbeitung von Lärmaktionsplänen sind nach § 47 e Abs. 1 BImSchG die Gemeinden; für Großflughäfen sind im Land die Regierungspräsidien zuständig. Da bei zahlreichen Lärmaktionsplanungen die Zuständigkeit zwischen der planaufstellenden Gemeinde und der für die Umsetzung zuständigen Behörden auseinanderfällt, wurde in einem gemeinsamen Erlass des Umweltministeriums und des damals für den Verkehr zuständigen Innenministeriums vom 9. Mai 2008 klargestellt, dass bei der Aufstellung des Maßnahmenkatalogs eine enge Kooperation der planaufstellenden Kommunen mit den umsetzenden Behörden zwingend notwendig ist. Die entsprechenden Behörden sind bei der Lärmaktionsplanung daher frühzeitig einzubeziehen.

8. In wie vielen Fällen und wo sind in den letzten fünf Jahren in Baden-Württemberg Tempo 30-Zonen abgelehnt worden, die sich auf Lärmschutzargumente stützen?

Es gibt keine Übersicht zu Tempo 30-Anordnungen und zu den Anordnungsgründen auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) in Baden-Württemberg. Zuständig für die Anordnung von Verboten und Beschränkungen des fließenden Verkehrs sind die 150 unteren Straßenverkehrsbehörden bei den Landratsämtern und bei den Großen Kreisstädten.

Nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) gilt grundsätzlich eine innerörtliche Geschwindigkeit von 50 km/h. Gemäß § 45 Abs. 1 c StVO können insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf Tempo 30-Zonen angeordnet werden. Diese Zonen dürfen sich nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs, also Bundes-, Landes- und Kreisstraßen und weitere Vorfahrtstraßen erstrecken. Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs auf einem genau bezeichneten Streckenabschnitt dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse, die individuell zu prüfen sind, eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter – insbesondere Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, Schutz vor Lärm und Abgasen – erheblich übersteigt.

Gönner

Ministerin für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr