

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Martin Brandl (CDU)

und

Antwort

des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur

Lärmbelastung an der B 9 bei Hördt/Pfalz

Die **Kleine Anfrage 3699** vom 28. August 2015 hat folgenden Wortlaut:

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist die aktuelle Verkehrsbelastung der B 9 zwischen Wörth und Germersheim (bitte aufteilen in Pkw- und Lkw-Verkehr)?
2. Wie haben sich die Verkehrszuwächse in den letzten zehn Jahren entwickelt?
3. Inwiefern kann durch die Sanierungsmaßnahmen auf der B 9 bei Hördt/Pfalz eine höhere Geräusentwicklung als bisher entstehen?
4. Welche Auswirkungen hinsichtlich der Lärmemission hat der gerillte Mittelstreifen?
5. Inwiefern ist eine Reduzierung der Lärmbelastung der Anwohner durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung zu erwarten?

Das **Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 21. September 2015 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Im fraglichen Streckenabschnitt der B 9 liegen sechs Zählstellen (siehe beigefügten Lageplan mit Zählstellen). Hier liegen der Landesregierung zurzeit nur die Verkehrsdaten aus der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2010 (außer Dauerzählstelle Rülzheim) vor. Die Werte des durchschnittlichen Verkehrs (DTV) betragen demzufolge:

Zählstelle Nr. 67160030	31 887 Kfz/24 h;
davon Lkw-Verkehr (Schwerverkehr):	4 167 Fz/24 h
Zählstelle Nr. 68150015	26 967 Kfz/24 h;
davon Lkw-Verkehr (Schwerverkehr):	3 878 Fz/24 h
Zählstelle Nr. 68150016	28 689 Kfz/24 h;
davon Lkw-Verkehr (Schwerverkehr):	4 100 Fz/24 h
Zählstelle Nr. 68150960	23 066 Kfz/24 h;
davon Lkw-Verkehr (Schwerverkehr):	3 677 Fz/24 h
(Dauerzählstelle Rülzheim)	
Zählstelle Nr. 68150961	25 115 Kfz/24 h;
davon Lkw-Verkehr (Schwerverkehr):	3 454 Fz/24 h
Zählstelle Nr. 69150102	20 529 Kfz/24 h;
davon Lkw-Verkehr (Schwerverkehr):	3 533 Fz/24 h.

Derzeit werden Verkehrserhebungen im Rahmen der SVZ 2015 durchgeführt. Mit den endgültigen Ergebnissen ist voraussichtlich im Herbst 2016 zu rechnen.

Zu Frage 2:

Hinsichtlich der Verkehrsentwicklung der letzten zehn Jahre wurde die Dauerzählstelle Rülzheim herangezogen:

Jahr	DTV	davon Schwerverkehrsanteil
2005	22 789 Kfz/24 h	3 924 Fz/24 h
2006	22 341 Kfz/24 h	3 783 Fz/24 h
2007	22 485 Kfz/24 h	3 421 Fz/24 h
2008	22 301 Kfz/24 h	3 432 Fz/24 h
2009	21 756 Kfz/24 h	3 257 Fz/24 h
2010	23 066 Kfz/24 h	3 677 Fz/24 h
2011	24 677 Kfz/24 h	3 877 Fz/24 h
2012	22 917 Kfz/24 h	3 520 Fz/24 h
2013	22 217 Kfz/24 h	3 096 Fz/24 h
2014	22 452 Kfz/24 h	3 032 Fz/24 h

Zu Frage 3:

Im Zuge der B 9 im Bereich der Ortslage Hördt erfolgte in den Jahren 2012 und 2013 eine Fahrbahndeckensanierung. Der seinerzeit vorhandene Asphaltbeton wurde durch einen Splittmastixasphalt ersetzt. Für beide Fahrbahnbeläge ist ein Lärmkorrekturwert von - 2,0 dB(A) in Ansatz zu bringen. Eine Erhöhung der Lärmpegel durch die Fahrbahndeckensanierung ist daher auszuschließen.

Zu Frage 4:

Fahrbahnmarkierungen gehen gemäß den für die Beurteilung der Lärmsituation an Straßen maßgeblichen Rechenvorschriften des Anhangs I der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (RLS-90) nicht in die schalltechnische Beurteilung ein, haben also keinen Einfluss auf die Beurteilungspegel für Lärmvorsorge oder -sanierung.

Zu Frage 5:

Ermächtigungsgrundlage für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Lärm ist für Verkehrsbeschränkungen – wie im vorliegenden Fall Geschwindigkeitsbeschränkungen zwischen Germersheim und Wörth – § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Mit den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ sind den handelnden Behörden zudem Orientierungshilfen zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Regelungen durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen) zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm an die Hand gegeben. Auf dieser Grundlage setzt eine Bewertung von möglichen Geschwindigkeitsbeschränkungen und ihren Auswirkungen auch auf die besondere Verkehrsfunktion der B 9 als einer autobahnähnlichen Straße eine umfangreiche Prüfung sowie ein Anhörungsverfahren nach der StVO voraus.

Pilotversuche des Runden Tisches Lärm haben gezeigt, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen zu einer Reduzierung der Lärmbelastung führen können. Auf der Grundlage der geltenden rechtlichen Regelungen ist zur Umsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und anderer straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen eine sorgfältige Prüfung des Einzelfalls durch die zuständigen Behörden vor Ort notwendig.

In Vertretung:
Thomas Linnertz
Ministerialdirektor