

Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern

8. Werkstattgespräch am 28. Januar 2014 in Rostock:

Verkehrslärm

Zusammenfassung der Ergebnisse

Bei dem Werkstattgespräch hat das Ministerium Stichworte für mögliche Leitlinien zum Verkehrslärm vorgestellt. Im Folgenden werden diese Leitlinien wiedergegeben und die Diskussion dazu zusammengefasst.¹ Die Teilnehmenden haben die Leitlinien grundsätzlich begrüßt; Einzelheiten ergeben sich aus der nachfolgenden Zusammenfassung der Diskussion.

Mögliche Leitlinie	Zusammenfassung der Diskussion
<p>1. Finanzierungsaspekte zur Reduzierung von Verkehrslärm:</p> <ul style="list-style-type: none">• Betonung des besonderen Stellenwertes des Verkehrslärmschutzes bei der zukünftigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur (Bund, Land, Kommunen)• Auch Lärmschutz und –minderung folgen den verfügbaren Haushaltsmitteln• Mögliche Reservierung einer Summe x aus dem jährlichen Straßenbauhaushalt für freiwillige straßenbaulichen Maßnahmen zur Lärminderung.	<p>Der Vorschlag wird begrüßt.</p> <p>Es wird angeregt, den Landeshaushaltstitel zur Lärmsanierung auch für Maßnahmen an kommunalen Straßen zu öffnen.</p> <p>Betont wird die Eigenverantwortung des Hauseigentümer, die noch zu wenig bereit sind, den Eigenanteil von 25 % bei Maßnahmen im Bereich der Lärmsanierung zu übernehmen.</p>
<p>2. Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an bestehenden Lan-</p>	<p>Der Vorschlag wird begrüßt.</p>

¹ Es war nicht Ziel des Werkstattgesprächs, in einem formalisierten Abstimmungsprozess ein Thesepapier zu entwickeln. Es ist deshalb möglich, dass nicht jedes einzelne der hier nachträglich formulierten Diskussionsergebnisse die uneingeschränkte Zustimmung aller Teilnehmenden findet. Mit Blick auf eine bessere Lesbarkeit wurde durchgehend auf die Verwendung der indirekten Rede verzichtet.

<p>desstraßen um 3 bis 6 dB(A) (unter Haushaltsvorbehalt), Empfehlung für eine entsprechende Absenkung auch an Kommunalstraßen.</p>	<p>Angeregt wird, hierfür einen eigenen Titel im Landeshaushalt zu schaffen, um einen nachprüfbaren und verlässlichen Betrag zur Verfügung zu haben und eine entsprechende Sichtbarkeit für die Bürger zu gewährleisten.</p> <p>Eine entsprechende Absenkung für kommunale Straßen wird begrüßt, ohne Unterstützung mit Landesmitteln aber für wenig realistisch gehalten.</p>
<p>3. Initiativen des Landes MV auf Bundesebene zur Verbesserung des Lärmschutzes (z.B. Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesstraßen, Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts).</p>	<p>Gegen eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts werden Bedenken erhoben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geltendes Recht ist ausreichend: Tempo 30 an Wohn- und Anliegerstraßen bereits möglich und üblich; Einzelfallprüfung bei Bundesstraßen mit dichter Wohnnachbarschaft • Busse sind wegen der häufigen Schaltvorgänge bei Tempo 30 lauter als bei Tempo 50 (deswegen über Tempo 40 nachdenken); Busse spielen beim Hauptproblem Nachtlärm allerdings keine Rolle. • Bei Tempo 30 nehmen bestimmte Luftschadstoffe bei LKWs zu
<p>4. Eintreten für den Schutz vor Schienenverkehrs- und Fluglärm unter Beachtung der bundesstaatlichen Kompetenzen.</p>	<p>Schienenverkehrs- und Fluglärm spielen in Mecklenburg-Vorpommern im Vergleich zum Straßenverkehrslärm keine Rolle.</p>
<p>5. Verfahren zur Lärmmessung (rechnerische Werte versus tatsächliche Werte) und die Wahrnehmung durch betroffene Anwohner -> Akzeptanzprobleme.</p>	<p>Lärmberechnung soll auch weiterhin gegenüber –messung Vorzug erhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auch Messungen werden angezweifelt • Transparent und gut erklärt, finden Berechnungsmethoden bei Bürgern Akzeptanz • Besonderen Umständen des Einzelfalls kann durch ausnahmsweise Messung Rechnung getragen werden. <p>Einzelne problematische Parameter (insbes. Brückenkonstruktionen) sollten im Rahmen der anstehenden Überprüfung</p>

	<p>der Berechnungsverfahren überdacht werden.</p> <p>Empfohlen wird die Einführung von Korrekturwerten, mit denen die Lärmberechnungen nach der Umgebungslärmrichtlinie ohne erneute Berechnung auf die Lärmschutz-Richtlinien StV 2007 angewandt werden können (Erlass Baden-Württemberg)</p>
<p>6. Aufstellung, Bindungswirkung und Umsetzung von kommunalen Lärmaktionsplänen (Fragen der Bindungswirkung, Maßnahmen unter Haushaltsvorbehalt).</p>	<p>Entscheidend ist ein partnerschaftliches Zusammenwirken von Gemeinden und zuständigen Fachbehörden bei der Lärmaktionsplanung: Einerseits Beteiligung insbesondere der Straßenverkehrsbehörden bei der Erarbeitung (Defizite bei kleineren Gemeinden); andererseits Diskussionsbereitschaft der Fachbehörden (Erläuterung von Gestaltungsspielräumen) anstelle von ablehnenden Standardschreiben.</p> <p>Hauptproblem ist die Harmonisierung divergierender Fachrechte (z.B. denkmalschutzgerechtes Kopfsteinpflaster auf stark genutzten Straßen).</p>
<p>7. Verwendung lärmmindernder Straßenbeläge bei der Straßensanierung, soweit städtebauliche oder andere Aspekte nicht entgegenstehen.</p>	<p>Wird begrüßt</p>
<p>8. Begleitung der Überarbeitung der Lärmschutz-Richtlinien StV 2007 des Bundes für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen, Initiativen im Bund-/Länderfachausschuss.</p>	<p>Hierzu werden unterschiedliche Auffassungen vertreten. Während einerseits Zurückhaltung bei Änderungen empfohlen wird, wird andererseits konkreter Änderungsbedarf gesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kritisiert wird, dass etwa bei dem Einsatz lärmmindernder Asphalte eine Senkung des Lärmpegels um 2 dB(A) als Erfolg gewertet wird, Voraussetzung für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aber eine Minderung um mindestens 3 d(B)A sein soll. • Vorgeschlagen wird hier – wie auch in anderen Bereichen - eine Vereinheitlichung der Grenzwerte (in Lärmschutz-Richtlinien-StV mit 70/60 dB(A) in reinen Wohngebieten etc.

	besonders hoch).
9. Einheitliche Handlungsempfehlung für die Unteren Straßenverkehrsbehörden bei der Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen mit dem Ziel der Ausschöpfung aller rechtlich vertretbaren Spielräume zur Anordnung von Tempo 30 - bei Ortsdurchfahrten - im Zweifel pro Tempo 30, wenn dies durch die Kommunen befürwortet wird.	<p>Straßenverkehrsbehörden sehen keinen Bedarf für neue Handlungsempfehlungen.</p>
10. Konsequente Überwachung der einzuhaltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen durch stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen -> Prüfung, ob die Zuständigkeit für die Geschwindigkeitsüberwachung auf die Kommunen übertragen werden kann.	<p>Übereinstimmende Ansicht, dass verkehrsrechtliche Regelungen nur bei konsequenter Überwachung sinnvoll sind.</p> <p>Unterschiedliche Einschätzungen gibt es zu der Frage, ob die Zuständigkeit für Geschwindigkeitsüberwachungen auf Gemeinden übertragen werden soll (insbes. Fachkompetenz kleinerer Gemeinden fraglich)</p> <p>Das Land sollte prüfen, ob es für die Anschaffung stationärer Überwachungsanlagen Fördermittel bereitstellt.</p> <p>Auf stationäre Anlagen sollte gut sichtbar hingewiesen werden, um Eindruck von „Abzocke“ zu vermeiden.</p> <p>Geschwindigkeitsanzeiger mit wechselnden Standorten werden als hilfreich eingeschätzt.</p>