



HESSISCHER LANDTAG

16. 06. 2010

Kleine Anfrage

der Abg. Merz (SPD) vom 29.04.2010

betreffend Lärmsituation/Tempolimit an der A 485 (Gießener Ring)

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Das Hessische Verkehrsministerium hat zum 1. April 2010 das Tempolimit auf der A 485 in Höhe der Anschlussstelle Schiffenberger Tal in Richtung Norden aufgehoben und in Richtung Süden eine Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit von bisher 100 km/h auf 120 km/h veranlasst. In der Bevölkerung gab es schon in der Vergangenheit massive Beschwerden über den vom Gießener Ring (hier A 485) ausgehenden Verkehrslärm. Nun gibt es starke Befürchtungen, dass die erhöhte Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf der A 485 zu einer deutlichen Zunahme der Lärmbelastung in den Wohnquartieren an der Osttangente des Gießener Rings führen wird. Die Oberbürgermeisterin und die Bürgermeisterin der Universitätsstadt Gießen haben an die Landesregierung appelliert, die Aufhebung des Tempolimits aus Gründen des Lärmschutzes für die Bevölkerung rückgängig zu machen.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:

Rechtsgrundlage für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). In der Regel sind Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet. Unter bestimmten Voraussetzungen sind auch Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen möglich. Allen ist gemeinsam, dass sie nur unter strengen Voraussetzungen angeordnet werden können. § 45 Absatz 9 Satz 2 StVO besagt hierzu: "Abgesehen von der Anordnung von Tempo-30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d oder von Maßnahmen bei Überschreiten der Konzentrationswerte der 23. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt." Ein Gerichtsurteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs (VGH) vom 31.03.1999 hat im Sinne dieser Vorschrift bestätigt, dass an die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen ein sehr strenger Maßstab anzulegen ist, wobei die besonderen Umstände, die die Anordnung begründen, sich deutlich von den normalen Verhältnissen unterscheiden müssen und explizit nachzuweisen sind. Auch die Höhe der Beschränkung muss begründet sein. Aufgrund dieses Urteils wurden im April 2000 erstmals flächendeckend alle dauerhaften Geschwindigkeitsbeschränkungen auf hessischen Autobahnen systematisch durch das Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen auf ihre Berechtigung überprüft, um in Abhängigkeit der Ergebnisse dieser Untersuchung eine dem Unfallgeschehen angemessene Geschwindigkeitsregelung festzulegen. Diese Überprüfung findet im Fünfjahresturnus statt und wurde deshalb Ende 2009 erneut durchgeführt.

Letztlich wird mit diesem Vorgehen die im o.a. Zitat zum Ausdruck kommende Intention des Ordnungsgebers mit Leben erfüllt: Verkehrszeichen und insbesondere Verkehrsbeschränkungen nur dort anzuordnen, wo dies zwingend erforderlich ist. Damit wird der Abstumpfung der Verkehrsteilnehmer gegenüber einer im Übermaß angeordneten Zahl von Verkehrszei-

chen vorgebeugt. Das erhöht den Aufmerksamkeitswert und damit die Beachtung der verbleibenden Verkehrszeichen.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung im Hinblick auf die aktuelle Lärmsituation/-belästigung für die Anwohner an der A 485 (Gießener Ring)?

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung und der dieser vorangehenden Lärmkartierung hat das zuständige Regierungspräsidium Gießen im Umfeld der A 485 (Gießener Ring) zwei Lärmbelastungspunkte identifiziert. Dort wohnen acht Betroffene, deren Wohnumfeld tagsüber Schallpegeln von mehr als 70 dB(A) bzw. 13 Betroffene, deren Wohnumfeld nachts Schallpegeln von mehr als 60 dB(A) ausgesetzt ist.

Die Berechnung dieser Schallpegel ist nach der für die Lärmkartierung EU-weit vorgegebenen Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) durchgeführt.

Maßgeblich für Maßnahmen der baulichen Lärmsanierung (z.B. Bau von Lärmschutzwänden, Bezuschussung von Lärmschutzfenstern) an bestehenden Straßen sind die "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" (VLärmSchR 97). Die VLärmSchR 97 verweisen auf das Berechnungsverfahren nach den Richtlinien zum Lärmschutz an Straßen (RLS-90). Dieses unterscheidet sich von dem für die Lärmaktionsplanung relevanten Berechnungsverfahren VBUS und liefert zum Teil abweichende Ergebnisse. Aus diesem Grund kann die im Rahmen der Lärmaktionsplanung erfolgte Lärmkartierung nur als Indiz für die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nach den VLärmSchR 97 herangezogen werden.

Maßgeblich für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm sind die Bestimmungen von § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung sowie die auf dieser Grundlage erlassenen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien StV). Auch diese verweisen auf das Berechnungsverfahren nach RLS-90.

Aufgrund dieser Vorgaben ist vorgesehen, im Rahmen der Absenkung der Lärmgrenzwerte für Maßnahmen der baulichen Lärmsanierung in Wohngebieten auf 67 dB(A) tags bzw. 57 dB(A) nachts durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die im Rahmen der Lärmaktionsplanung als auffällig identifizierten Gebiete an der A 485 einer Überprüfung durch die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung zu unterziehen, sobald die aktuellen, im Rahmen der derzeit laufenden bundesweiten Verkehrszählung 2010 erhobenen Verkehrsmengen vorliegen. Bei Feststellung der entsprechenden Belastung von Gebäuden oberhalb der o.g. Sanierungsgrenzwerte und Vorlage der Voraussetzungen zur Lärmsanierung kann nach Haushaltslage der entsprechende Lärmschutz gewährt werden. Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht nicht.

Frage 2. Welche Auswirkungen haben aus Sicht der Landesregierung Tempolimits für einen effektiven Lärmschutz?

Maßgeblich für die Beurteilung der Eignung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zu Lärmschutzzwecken sind die Lärmschutzrichtlinien StV. An Autobahnen kommen sie nur dann in Betracht, wenn die nach RLS-90 berechneten Beurteilungspegel die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien StV - in Wohngebieten 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts - erreichen oder überschreiten, und wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung geeignet ist, eine Pegelminderung von mindestens 3dB(A) herbeizuführen. Eine geringere Pegelminderung wäre nicht hörbar und eine Geschwindigkeitsbeschränkung, die diese Pegelminderung nicht erreicht, deshalb unverhältnismäßig. Auch dürfen Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht so niedrig angesetzt sein, dass sie dem Widmungszweck der Autobahn als Straße für den schnellen, weiträumigen Verkehr zuwiderlaufen oder Verkehrssicherheitsdefizite auslösen.

Diese Festlegungen finden die Zustimmung der Landesregierung. Sie stellen einen Kompromiss zwischen den Interessen der Anwohner und denen der Nutzer der Straßen her. Geschwindigkeits- und andere Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sollten aufgrund der immer mit ihnen verbundenen Einschränkungen für die Verkehrsteilnehmer stets Ultima Ratio

und vorläufige Maßnahme bis zur nachhaltigen Verbesserung der Lärmsituation durch bauliche Maßnahmen wie z.B. dem Bau von Lärmschutzwänden eingesetzt werden.

Frage 3. Wie bewertet die Landesregierung die Stellungnahme der Bürgermeisterin der Universitätsstadt Gießen und wie gedenkt die Landesregierung die geäußerten Befürchtungen seitens der Bevölkerung und des Magistrats der Stadt Gießen zu berücksichtigen?

Eine direkt an das HMWVL gerichtete Stellungnahme der Bürgermeisterin der Stadt Gießen ist hier nicht bekannt. Hinsichtlich der sie zitierenden Presseveröffentlichungen ist anzumerken, dass die hier in Rede stehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Verkehrssicherheitsgründen angeordnet waren. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

Frage 4. Weshalb wird in Bereich der Süd- und Westtangente (B 49 und B 429) weiterhin ein Tempolimit von 100 km/h für notwendig erachtet?

Gegenwärtig überprüft das Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf autobahnähnlichen Bundesstraßen. Hiervon betroffen sind auch die Süd- und Westtangente (B 49 und B 429). Diese Überprüfung wird voraussichtlich im Sommer dieses Jahres abgeschlossen sein.

Dieter Posch