



HESSISCHER LANDTAG

29. 05. 2012

Kleine Anfrage

der Abg. Karin Müller (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 06.03.2012

betreffend Lärmschutz an Autobahnen am Beispiel der BAB 5
im Bereich Niederrad/Goldstein

und **Antwort**

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung der Fragestellerin:

Immer mehr Menschen leiden unter Lärmbelastungen durch Verkehrslärm der unterschiedlichen Verkehrsträger Bahn, Auto, Flugzeug. Gerade im Rhein-Main-Gebiet sind die Menschen oft mehrfach betroffen. Abhilfe scheitert oft an Zuständigkeiten, gesetzlichen Grundlagen oder finanziellen Mitteln. Hier gilt es die Gesundheit der Menschen durch Lärminderung an die erste Stelle der Prioritäten zu setzen.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:

Als einer der bedeutendsten Wirtschaftsstandorte Deutschlands ist das Rhein-Main-Gebiet auf eine gute und zentrale Anbindung an die Verkehrsinfrastruktur (Schiene, Straße, Flughafen) angewiesen. Gleichzeitig führt die Lage in einer dicht besiedelten Region zu Lärmbelastungen der Bürger. Aus diesem Grund hat sich die Landesregierung schon seit Längerem der durch die verschiedenen Verkehrsträger hervorgerufenen Lärmbelastung der Menschen angenommen. Hervorzuheben ist, dass die Landesregierung bei der Planung, dem Bau und im Rahmen der Sanierung von Bundesfern- und Landesstraßen die gesetzlichen sowie die bundes- und landeshaushaltsrechtlichen Möglichkeiten zum Schutz der Bevölkerung gegen Lärmeinwirkungen in vollem Umfang ausschöpft. Dementsprechend wurde auch an verschiedenen Abschnitten der Bundesautobahn A 5 im Bereich der Stadt Frankfurt am Main für die Realisierung umfangreicher Lärmschutzmaßnahmen gesorgt. Als Beispiele dafür können die Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Goldsteinsiedlung, der Friedrich-Ebert-Siedlung, bei Rödelheim, südlich der Niddabrücke, bei Nieder-Eschbach sowie an der Urselbachtalbrücke aufgeführt werden.

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

Frage 1. Welche Randbedingungen müssen erfüllt sein, damit den Menschen, die in der Nähe von Bundesautobahnen leben, ein aktiver oder passiver Schallschutz zusteht?

Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen und Bundesstraßen (Bundesfernstraßen) werden nach den Vorgaben des Bundes aus Mitteln des Bundeshaushalts finanziert. Dabei ist zwischen Lärmschutz im Zuge des Neu- und Ausbaus von Bundesfernstraßen und Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen zu unterscheiden.

Beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sind die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) einzuhalten. Die einzuhaltenden Grenzwerte unterscheiden sich je nach Schutzbedürftigkeit der Anwohner. Für reine und allgemeine Wohngebiete betragen sie 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht.

Überschreitet z.B. der von einer neu gebauten oder wesentlich baulich geänderten Bundesautobahn ausgehende Verkehrslärm diese Grenzwerte, besteht ein Anspruch auf aktiven oder passiven Schallschutz.

Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen werden dagegen vom Bund als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt. Danach kann aktiver oder passiver Schallschutz gewährt werden, wenn bestimmte, ebenfalls nach der Schutzbedürftigkeit der Anwohner differenzierende Auslösewerte überschritten werden. Die Auslösewerte für reine und allgemeine Wohngebiete betragen nach den derzeit geltenden haushaltsrechtlichen Regelungen 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht.

Frage 2. Welche konkreten Maßnahmen zur Lärminderung sind für die im Bereich Niederrad/Goldstein lebenden Menschen geplant? Dort wird derzeit die jahrzehntelang geplante Abfahrt aus Richtung Norden gebaut.

Als konkrete Maßnahmen zur Lärminderung wird zum einen die bestehende Lärmschutzwand südlich der Mainbrücke dieses Jahr erneuert und zudem auf 5,00 m erhöht. Zum anderen wird im Bereich der neu herzustellenden Ausfahrtrampe der Anschlussstelle Niederrad eine Lärmschutzwand gebaut. Dadurch wird erreicht, dass während der Baumaßnahme keine "Lärm - Lücke" entsteht.

Frage 3. Wie war das Ergebnis der turnusmäßigen Verkehrszählung 2010 in diesem Autobahnabschnitt?

Für die Entwicklung der Verkehrsbelastung an der A 5 in diesem Abschnitt ist festzustellen, dass die Verkehrsbelastung bei der letzten bundesweiten Verkehrszählung 2010 gegenüber der vorletzten im Jahr 2005 nahezu unverändert geblieben ist (145.800 Kfz/24 h 2010 gegenüber 144.895 Kfz/24 h 2005), jedoch unter dem Wert aus dem Jahr 2000 bleibt (148.126 Kfz/24 h).

Frage 4. Welche Lärmpegelberechnung für Tag und Nacht ergab sich daraus?

Eine solche Berechnung hat ein Ingenieurbüro im Jahr 2006 im Auftrag der Stadt Frankfurt am Main vorgenommen. Dabei wurden die Beurteilungspegel für mehrere in Autobahnnähe liegende Gebäude berechnet. Demnach liegt der höchsterrechnete Beurteilungspegel für die nahe der Autobahn gelegenen Liegenschaften bei 57,9 dB(A) am Tage und bei 52,4 dB(A) in der Nacht. Bei nahezu unveränderten Verkehrszahlen sind keine signifikanten Änderungen der Beurteilungspegel zu erwarten.

Frage 5. Wann wurde die letzte Lärmmessung vorgenommen und wie war das Ergebnis?

Im Bereich des Straßenlärms werden Beurteilungspegel berechnet und nicht gemessen.

Frage 6. Ist ein Ersatz oder Sanierung der bestehenden Lärmschutzwand in diesem Bereich, der 2007 wegen des Abfahrtausbaus zurückgestellt wurde, nun geplant?

Bei der durchgeführten Erneuerung der Lärmschutzwand wurde ein Abschnitt von 250 m aus wirtschaftlichen Gründen ausgespart. Zum damaligen Zeitpunkt bestanden planerische Überlegungen seitens der Stadt Frankfurt am Main und der ehemaligen Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, an dieser Stelle den Vollausbau der Autobahnanschlussstelle Niederrad vorzunehmen. Nachdem für den Ausbau der Teilanschlussstelle Frankfurt am Main-Niederrad zum Vollanschluss der bestandskräftige Planfeststellungsbeschluss vorliegt, soll die Wand in diesem Jahr erneuert und auf 5,00 m erhöht werden.

Frage 7. Ist geplant, die sanierungsbedürftige Lärmschutzwand Richtung Süden über die Straßburger Straße hinaus bis zum Waldrand zu verlängern und welche Kosten würden für diese Maßnahme entstehen?

Anlässlich des Neubaus der Ausfahrtrampe zur K 816 wird auf der neuen Rampe der Anschlussstelle Niederrad eine Lärmschutzwand von 215 m Länge errichtet. Dadurch wird gleichbleibender Lärmschutz im Siedlungs- und Kleingartengebiet sichergestellt. Eine Verlängerung der bestehenden Lärmschutzwand an der A 5 in Richtung Süden ist daher nicht erforderlich und auch nicht vorgesehen.

- Frage 8. Welche Maßnahmen plant die Landesregierung generell, um den Lärmschutz gerade für Menschen, die in gewachsenen Siedlungen an Bundesautobahnen leben, zu verbessern und konkret an dieser Stelle?
Die Autobahnen sind durch Verbreiterungen an die Goldstein-Siedlung sukzessive herangewachsen. Welche Voraussetzungen müssen vorliegen, um an den stadtnahen Autobahnen eine Geschwindigkeitsbeschränkung als wirkungsvolle Sofortmaßnahme gegen Lärm zu erlassen?

Die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen liegt in der Verantwortung des Bundes als Baulastträger. Sie erfolgt nach den Vorgaben der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und der Regelungen im Bundeshaushalt.

Rechtsgrundlage für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen ist § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Die Voraussetzungen von § 45 Absatz 9 Satz 2 StVO müssen erfüllt sein. Die hierzu vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erlassenen Lärmschutzrichtlinien-Straßenverkehr konkretisieren die Anforderungen u.a. auf Grundlage der bisherigen Rechtsprechung hinsichtlich der Erforderlichkeit und der Verhältnismäßigkeit. Demnach kommen Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen auf Autobahnen in Betracht, wenn der maßgebliche Beurteilungspegel in Wohngebieten die Richtwerte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts überschreitet. Zusätzlich muss die Maßnahme geeignet sein, eine Lärm-minderung von mindestens 3 dB(A) zu erreichen.

- Frage 9. Kann das vorhandene Verkehrsleitsystem für die Geschwindigkeitsbeschränkung programmiert und genutzt werden?

Nein.

- Frage 10. Welche gesetzlichen Grundlagen müssten wie geändert werden, um den betroffenen Kommunen eine Grundlage zu schaffen, Geschwindigkeitsbegrenzungen an Autobahnen zu erlassen?

In der Verordnung zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten müssten die Kommunen (bzw. Bürgermeister) als zuständige Straßenverkehrsbehörden für die Autobahnen bestimmt werden.

Wiesbaden, 14. Mai 2012

Dieter Posch