

Antwort
der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 2289
der Abgeordneten Anita Tack und Marco Büchel
Fraktion DIE LINKE
Landtagsdrucksache 6/5541

Autobahnlärm

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Fragesteller

Vielerorts in Brandenburg führen Autobahnen durch Kommunen hindurch oder tangieren sie insbesondere in Wohnlagen. Anwohnerinnen und Anwohner werden durch diese vielbefahrenen Verkehrswege dem dort entstehenden Verkehrslärm ausgesetzt.

Frage 1:

Welche Autobahnabschnitte führen durch bzw. in unmittelbarer Nähe an welchen brandenburgischen Kommunen vorbei?

Frage 2:

Welche Lärmschutzmaßnahmen wurden jeweils bei den o.g. Autobahnabschnitten durchgeführt?

zu Fragen 1 und 2:

Die Fragen zu 1. und 2. werden zusammenfassend in den Anlagen 1 und 2 beantwortet. Diese sind unter:

http://www.ls.brandenburg.de/media_fast/4055/Aktive%20L%C3%A4rmschutzma%C3%9Fnahmen%201991-2014.pdf bzw. unter dem Pfad auf der Homepage des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg (www.ls.brandenburg.de) *Unsere Straßen und Wege/Umweltschutz und Landschaftspflege/Immissionsschutz/ Karte der aktiven Lärmschutzmaßnahmen* einsehbar. Dort ist eine kartenmäßige Darstellung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen, Stand 2014, vorhanden.

Folgende aktive Lärmschutzmaßnahmen sind in Planung bzw. werden demnächst umgesetzt:

- A 10
Bärenklau, Velten, Hohen Neuendorf/ Borgsdorf, Birkenwerder, Hohen Neuendorf/ Bergfelde, Mühlenbeck, Neu Buch, Michendorf
- A 12
Neu Waltersdorf, Frankfurt (Oder) – Hohenwalder Straße

Frage 3:

Gibt es dort regelmäßige Lärmemissionsmessungen? Wer führt diese durch?

zu Frage 3:

Eine Messung zur Ermittlung der Anspruchsberechtigung auf Lärmschutzmaßnahmen ist durch die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) nicht zugelassen. Zum einen können in der Zukunft zu erwartende Schallimmissionen nicht messtechnisch erfasst werden. Andererseits bilden Schallmessungen nur eine Momentaufnahme der Schallsituation in Abhängigkeit des zum Messzeitpunkt stattfindenden Kraftfahrzeugverkehrs ab und führen damit zu Zufallsergebnissen, die nicht mit den Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung verglichen werden können.

Die 16. BImSchV legt in § 3 fest, dass Beurteilungspegel zu berechnen sind. Nur ein Rechenmodell sichert die Gleichbehandlung aller Verkehrslärmsituationen und damit aller Betroffenen. Die Rechenmethoden der Richtlinien für Lärmschutz an Straßen - RLS-90 - basieren auf langfristigen empirischen Untersuchungen. Berechnungen sind somit, im Gegensatz zu Messungen, imstande allgemein gültige, vergleichbare und wiederholbare, somit nachprüfbar Ergebnisse zu liefern.

Der Beurteilungspegel der RLS-90 ist ein energieäquivalenter Dauerschallpegel und dient zur Kennzeichnung der Belastung durch Geräusche mit zeitlich veränderlichen Schallpegeln durch nur eine Zahl. In den Beurteilungspegel gehen unter anderem Stärke und Dauer jedes Einzelgeräusches während der Beurteilungszeit ein.

Frage 4:

An welche Autobahnabschnitten wurde Flüsterasphalt verwendet?

zu Frage 4:

Im Zuge des 8-streifigen Ausbaus der A 10 zwischen AD Nuthetal und AD Potsdam wird im Bereich von Michendorf/Langerwisch offenporiger Asphalt zum Einsatz kommen.

Im Rahmen weiterer Bauvorhaben ist an der A 10 bei Birkenwerder/Hohen Neuendorf der Einbau einer Deckschicht aus offenporigem Asphalt geplant.

Auf der A 24, km 206 bis 212 wurde zwischen den Anschlussstellen Neuruppin Süd und Neuruppin in den Jahren 2009 und 2010 eine Erprobungsstrecke im Rahmen des Forschungsprojektes Leiser Straßenverkehr mit offenporigem Asphalt (sogenannter Flüsterasphalt) mit verschiedenen Varianten als Deckschicht ausgebaut.

Frage 5:

Inwieweit wurden in den jeweils betroffenen Autobahnabschnitten bereits Geschwindigkeitsreduzierungen auf

- a. 120 km/h,
- b. 100 km/h,
- c. 80 km/h vorgenommen?

zu Frage 5:

In folgenden Bereichen wurden Anordnungen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wie folgt erlassen:

- A 10, Bereich der Gemeinde Birkenwerder
 - FR Frankfurt (Oder), km 170,9 bis km 176,8
 - Pkw von 21 - 6 Uhr 100 km/h
 - Lkw von 21 - 6 Uhr 60 km/h
 - FR Hamburg, km 176,7 bis km 171,1
 - Pkw von 21 - 6 Uhr 100 km/h
 - Lkw von 21 - 6 Uhr 60 km/h

Frage 6:

Werden Projekte von Lärmschutzwänden mit Photovoltaik werden weiterverfolgt?

zu Frage 6:

Derzeit werden keine Projekte von Lärmschutzwänden mit Photovoltaik verfolgt.

Frage 7:

Welche Behörde hat die unter Punkt 5. genannten Geschwindigkeitsregelungen vorgenommen?

zu Frage 7:

Gemäß § 44 Abs. 1 Satz 1 StVO i. V. m. § 3 Abs. 3 Nr. 2 der Verordnung zur Bestimmung der zuständigen Behörden auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts (Straßenverkehrsrechts-Zuständigkeits-Verordnung) ist die Verkehrsbehörde Autobahn im LS Brandenburg die zuständige Straßenverkehrsbehörde zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm durch Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen. Diese hat die entsprechenden Verwaltungsakte erlassen.

Frage 8:

Welche Möglichkeiten gibt es konkret in Rüdersdorf, den Lärmschutz an der Autobahn für die Kommune zu realisieren?

zu Frage 8:

Lärmschutzmaßnahmen in Rüdersdorf sind im Rahmen der Lärmvorsorge im Zusammenhang mit dem sechsstreifigen Ausbau der A 10 bereits realisiert worden (Lärmschutzwände, -wälle, lärmarme Fahrbahnbeläge).

Die Anspruchsermittlung und Dimensionierung der Maßnahmen des Lärmschutzes in Rüdersdorf erfolgten im Planfeststellungsverfahren (PFV) auf der Grundlage einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 70.000 Kfz/24 h. Die maßgebenden Lkw-Anteile sind den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) mit 25 % tags und 45 % nachts entnommen worden.

Nach den Ergebnissen der in der Nähe von Rüdersdorf liegenden automatischen Zählstelle Erkner beträgt der DTV für das Jahr 2015 48.427 Kfz/24 h. Die maßgebenden Lkw-Anteile betragen 17,2/33,1 % tags/nachts.

Damit wurde die Verkehrsstärke, die dem durchgeführten PFV zugrunde lag, bisher nicht erreicht. Die Ergebnisse der Dauerzählstelle zeigen, dass die Anspruchsermittlung und Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen ausreichend bemessen war.

Es wurden neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen umfangreiche bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen der autobahnnahen Wohngebäude (passiver Lärmschutz) durchgeführt. Dadurch sind insbesondere in den am stärksten betroffenen Wohngebäuden zumutbare Innenpegel sichergestellt.

Frage 9:

Welche Gestaltungsmöglichkeiten für Lärmschutz hat das Land Brandenburg?

zu Frage 9:

Neben Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes auf der Grundlage der entsprechenden gesetzlichen Regelungen und nachfolgenden Rechtsverordnungen können auf Bundesautobahnen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen auf Grundlage der StVO, § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 i.V.m den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) zur Anwendung kommen.

Frage 10:

Gibt es in den Bundesländern unterschiedliche Verfahrensweisen?

zu Frage 10:

Unterschiedliche Verfahrensweisen sind nicht bekannt.