

## **Antrag**

**der Abg. Jürgen Walter u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Verkehrsministeriums**

### **Verkehrsregelungen auf den Autobahnen im Raum Heilbronn**

#### **Antrag**

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen,

auf den Bundesautobahnen im Raum Heilbronn folgende Verkehrsregelungen zu veranlassen:

1. Generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h auf der A 6 zwischen den Anschlußstellen Bad Rappenau und Bretzfeld sowie der A 81 zwischen der Anschlußstelle Untergruppenbach und dem Tunnel bei Hölzern.
2. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h für Lkw in den Nachtstunden (22.00 bis 6.00 Uhr) im Bereich dieser Streckenabschnitte.
3. Ein generelles Überholverbot für Lkw im Bereich dieser Streckenabschnitte.
4. Eine verstärkte Durchführung von Verkehrs- und Geschwindigkeitskontrollen.

14. 02. 95

Walter, Gerhard Stolz, Jacobi,  
Monika Schnaitmann, Hackl GRÜNE

#### **Begründung**

Der Ozonversuch in Heilbronn hat gezeigt, daß durch diese Maßnahmen der Lärmpegel an Werktagen um 1,5 bis 2 dB(A), an Wochenenden um 3 bis 4 dB(A) gesenkt und in den Nachtstunden Werte unter 60 dB(A) erreicht und somit die Anwohner erheblich von Verkehrslärm entlastet werden können.

Daneben ist es zu einem kontinuierlicheren Verkehrsfluß und zu einem Rückgang der Verkehrsunfälle gekommen.

Aus diesen Gründen haben sich neun Städte und Gemeinden des Raums Heilbronn (Heilbronn, Neckarsulm, Weinsberg, Erlenbach, Bad Wimpfen, Untereisesheim, Obersulm, Bretzfeld, Eberstadt) für die genannten Maßnahmen ausgesprochen.

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 16. März 1995 Nr. 23–3851.3/73 nimmt das Verkehrsministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Zu 1. bis 3.:

Die verschärften Verkehrsbeschränkungen für die A 6 und die A 81 im Bereich des Weinsberger Kreuzes werden aus Lärmschutzgründen gefordert. Eine grundlegende und nachhaltige Verbesserung der Lärmsituation ist jedoch nur durch bauliche Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere durch Lärmwände und Lärmschutzwälle, zu erreichen.

Nach den geltenden Rechtsgrundlagen des Bundes für Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen (Lärmschutzrichtlinien StVP, VkB1. 1981, S. 428–434) sind bei Anordnung solcher Maßnahmen im wesentlichen folgende Bedingungen einzuhalten:

- a) Die Lärmpegelgrenzwerte von 60/70 dB(A) müssen an den Gebäuden erreicht sein;
- b) die Maßnahmen müssen zu einer hörbaren Lärminderung von mindestens 3 dB(A) führen;
- c) beim Abwägungsprozeß muß die Funktion der Straße mitbewertet werden.

Zu a):

An den genannten Streckenabschnitten der A 6 und der A 81 von über 40 km Länge werden nur an wenigen Gebäuden (zum Teil nur im obersten Geschöß) die oben zitierten Lärmpegelgrenzwerte überschritten, und zwar nachts. Da an solchen Einzelpunkten mit passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) abgeholfen werden kann, besteht keine Notwendigkeit für generelle verkehrsbeschränkende Maßnahmen.

Zu b):

Auf den genannten Streckenabschnitten bestehen – bis auf den Abschnitt zwischen der Anschlußstelle Heilbronn/Untergruppenbach und der Anschlußstelle Weinsberg – bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen von 100 km/h und 120 km/h sowie – auf der A 6 – Lkw-Überholverbote.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h für Pkw würde, je nachdem, ob schon Geschwindigkeitsbeschränkungen bestehen oder nicht, nur eine Reduzierung der Lärmimmissionen im nicht wahrnehmbaren Bereich, und zwar um 1 bis 2 dB(A) erbringen.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h für Pkw zusammen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h für Lkw würde auf den Streckenabschnitten, an denen bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen bestehen, eine Reduzierung der Lärmimmissionen um 2 bis 2,5 dB(A) erbringen. Auf dem Streckenabschnitt ohne Geschwindigkeitsbeschränkung wäre eine Reduzierung um 2 bis 3,5 dB(A) erreichbar.

Die geforderten Verkehrsbeschränkungen bringen – bis auf die genannte Strecke ohne Geschwindigkeitsbeschränkung – nur eine Reduzierung deutlich unter der Hörbarkeitsgrenze von 3 dB(A) und haben damit keine ausreichende Wirkung. Sie sind deshalb als Lärmschutzmaßnahmen ungeeignet. Ein Lkw-Überholverbot ist bislang keine fachlich anerkannte Maßnahme zur Lärmreduzierung.

Zu c):

Mit den geforderten Geschwindigkeitsbeschränkungen läge das Geschwindigkeitsniveau auf den genannten Streckenabschnitten der Autobahn unter dem des nachgeordneten einbahnigen Streckennetzes (60 Lkw/100 Pkw). Dies widerspricht der Bestimmung der Autobahnen als schnell befahrbare Fernverkehrsstraßen. Derartige Geschwindigkeitsbeschränkungen sind auch im Hinblick auf die tatsächliche Lärmbelastung und den geringen Wirkungseffekt als unverhältnismäßig einzustufen.

Darüber hinaus sind noch folgende Gesichtspunkte von Bedeutung:

- Bei Tempo 60 für Lkw besteht die Gefahr, daß Lkw-Verkehr sich auf das nachgeordnete Straßennetz verlagert, vor allem wenn es nur um geringe Entfernungen geht. Dies betrifft besonders die Über-Eck-Verbindungen Würzburg–Mannheim und Würzburg–Nürnberg.
- Lärmimmissionsverhältnisse, wie auf den genannten Streckenabschnitten im Bereich des Weinsberger Kreuzes mit punktueller Überschreitung der Grenzwerte, liegen auf mehreren 100 km des baden-württembergischen Autobahnnetzes vor. Bei Anwendung gleicher Maßstäbe für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen, wie sie im Antrag gefordert werden, müßte etwa ein Drittel des Autobahnnetzes zu Langsamfahrstrecken deklariert werden.
- Beim Ozon-Versuch lagen die Geschwindigkeitsbeschränkungen noch niedriger (60 Lkw / 60 Pkw) und hatten eine außerordentlich gute Akzeptanz beim Kraftfahrer (lange Ankündigung, strenge Überwachung, kurzer Zeitraum). Nach den Berechnungen der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg (LfU) lag die Reduzierung der Lärmpegel an normalen Werktagen tags bei 3 dB(A) und nachts bei 2 dB(A).

Derartige lärmmindernde Wirkungen wären mit den geforderten Verkehrsbeschränkungen in der Praxis nicht zu erreichen.

Aus den genannten Gründen hat das Verkehrsministerium die geforderten Geschwindigkeitsbeschränkungen gegenüber den antragstellenden Gemeinden abgelehnt. Inzwischen hat nochmals ein Gespräch mit Vertretern der Region stattgefunden, in dem die Lärmsituation und mögliche Abhilfemaßnahmen erörtert worden sind. In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe sollen nochmals sämtliche Optionen – einschließlich der zeitlichen Realisierung baulicher Maßnahmen – überprüft werden.

Zu 4.:

Die Autobahnen im Bereich von Heilbronn haben die höchste Kontrolldichte, u. a. wegen des bei der Anschlußstelle Weinsberg stationierten zentralen Verkehrsüberwachungsdienstes. Mit zunehmender Verkehrsdichte wird noch eine weitere Intensivierung der Kontrolltätigkeit angestrebt.

Schaufler

Verkehrsminister