

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Bernd Murschel GRÜNE

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Verkehrslärmbelastung A 8

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Sind ihr die Verkehrslärmmessungen hinsichtlich der Vorgehensweise und der Ergebnisse des bayerischen Landesamtes für Umwelt in Augsburg entlang der Bundesautobahn A 8 zwischen München und Augsburg bekannt?
2. Wie beurteilt und bewertet sie die Abweichungen zwischen Planfeststellung und aktueller Messung?
3. Will sie – wie in Bayern auch – an der A 8 zwischen Stuttgart und Flacht aktuelle Verkehrslärmmessungen zur Überprüfung der Einhaltung von Planvorgaben durchführen?
4. Bis wann wird die vorgesehene Fahrbahndeckensanierung zwischen den Anschlussstellen Leonberg-West und Leonberg-Ost erfolgen und welche Ausbauphase ist dafür vorgesehen?
5. Wurde im Bereich der Wohnbebauung in Leonberg-Silberberg (Wasserbachtalbrücke A 8) ein lärmindernder offenporiger Asphalt (Flüsterasphalt) oder ein weniger lärmindernder Splittmastixbelag eingebaut?
6. Wird sie im letzteren Fall im Zuge der Fahrbahndeckensanierung einen offenporigen Asphalt (Flüsterasphalt) im genannten Bereich und auf der Wasserbachtalbrücke nachrüsten?

11. 06. 2012

Dr. Murschel GRÜNE

Begründung

Im Bereich der Bundesautobahn A 8 zwischen Stuttgart und Karlsruhe klagen viele Anwohner über die hohe Lärmbelastung. Auch nach dem teilweisen Ausbau der A 8 mit lärm mindernden Maßnahmen haben diese Beschwerden nicht nachgelassen. Die Forderung nach Lärm messungen unter Normalbetrieb der A 8 bei Leonberg wird vom Ministerium für nicht erforderlich gehalten. Allerdings zeigen vergleichbare Tatbestände in Bayern, dass zwischen Planfeststellung und Realität messbar ein Unterschied besteht. Wünschenswert wäre, dass im Zusammenhang mit der vorgesehenen Fahrbahndeckensanierung der A 8 im Bereich Leonberg weitere notwendige Lärm minderungsmaßnahmen erfolgen bzw. durch ein Tempolimit flankiert werden.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 4. Juli 2012 Nr.24-39-A8HEIMS-LEO/30 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Sind ihr die Verkehrslärm messungen hinsichtlich der Vorgehensweise und der Ergebnisse des bayerischen Landesamtes für Umwelt in Augsburg entlang der Bundesautobahn A 8 zwischen München und Augsburg bekannt?*

Die Verkehrslärm messungen des bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU) in Augsburg sind hier bekannt.

- 2. Wie beurteilt und bewertet sie die Abweichungen zwischen Planfeststellung und aktueller Messung?*

Gemäß Planfeststellungsbeschluss für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 in Bayern war für die Herstellung der Straßenoberfläche ein lärm mindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{Stro} von -2dB(A) nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) entspricht.

Die bayerische Straßenbauverwaltung teilte auf Nachfrage mit, dass auf Antrag der Gemeinde Odelzhausen an der A 8 zwischen München und Augsburg das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) vor Ort Lärm messungen durchführte, da die Fahrbahnoberfläche aus Waschbeton angeblich nicht den erforderlichen Lärm-Korrekturwert (D_{Stro}) aufweist. Das LfU kam zur Erkenntnis, dass der D_{Stro} rund 0 dB(A) betrage.

Die bayerische Straßenbauverwaltung legte den Messbericht des LfU dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vor, das seinerseits die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit der Prüfung beauftragte. Die BASt konnte sich der Beurteilung des LfU zu den lärmtechnischen Eigenschaften der Betonoberfläche nicht anschließen, da die Ermittlung des D_{Stro} nicht korrekt erfolgt sei. Das BMVBS hält daran fest, dass für Waschbeton wie auch Asphaltbeton und Splittmastixasphalt ein Korrekturwert von -2 dB(A) anzusetzen ist.

- 3. Will sie – wie in Bayern auch – an der A 8 zwischen Stuttgart und Flacht aktuelle Verkehrslärm messungen zur Überprüfung der Einhaltung von Planvorgaben durchführen?*

Messungen der Lärmpegel sind als Entscheidungsgrundlage über Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Auch können sie im Nachhinein nicht überprüft werden. Gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sind für Lärmbelastungen aus Straßenverkehr die Lärmpegel durch Berechnungen zu ermitteln.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

Die Methodik zur Ermittlung der Lärmbelastungen ist in den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) verbindlich festgelegt. Danach sind Beurteilungspegel, die außerhalb von Kreuzungen und Einmündungen dem Mittelungspegel entsprechen, aus der Verkehrsstärke, dem Lkw-Anteil, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Straßenoberfläche und der Gradienten sowie weiteren Einflüssen wie Abstände der Bebauung, Topographie u. a. zu berechnen. Der Mittelungspegel dient zur Kennzeichnung der Belastung durch Geräusche mit zeitlich veränderlichen Schallpegeln. In den Mittelungspegel gehen Stärke und Dauer jedes Einzelgeräusches während der Beurteilungszeit ein. Auffällige Einzeltöne oder Impulse werden dabei nicht berücksichtigt. Dieses Verfahren der Lärm-ermittlung ist genormt und wird seit Jahren bundesweit angewendet. Auch die Rechtsprechung akzeptiert nur die RLS-90 als maßgebliche Methode zur Ermittlung der straßenverkehrsbedingten Lärmbelastung.

Es wurden in der jüngsten Vergangenheit Verkehrslärmberechnungen aufgrund der aktuellen Verkehrsbelastung entsprechend den Vorgaben der RLS-90 für die bebauten Bereiche zwischen Leonberg und Flacht durchgeführt. Die Berechnungen haben ergeben, dass es durch die Lärmemissionen der A 8 zu keiner Überschreitung der Lärmgrenzwerte kommt.

4. *Bis wann wird die vorgesehene Fahrbahndeckensanierung zwischen den Anschlussstellen Leonberg-West und Leonberg-Ost erfolgen und welche Bauzeit ist dafür vorgesehen?*

Für den Bereich zwischen den Anschlussstellen Leonberg-West und Leonberg-Ost (ab der Friedensbrücke in Richtung Westen) ist, vorbehaltlich der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel, eine beidseitige Fahrbahndeckensanierung für das Jahr 2014 vorgesehen. Die Bauzeiten für diese Arbeiten betragen voraussichtlich sechs Monate.

5. *Wurde im Bereich der Wohnbebauung in Leonberg-Silberberg (Wasserbachtalbrücke A 8) ein lärmindernder offenporiger Asphalt (Flüsterasphalt) oder ein weniger lärmindernder Splittmastixbelag eingebaut?*

Für den Bereich der Wohnbebauung wurde, wie auch in der Planfeststellung festgelegt, ein lärmindernder offenporiger Asphaltbelag mit einer Minderung D_{Sto} von $-4,0 \text{ dB(A)}$ eingebaut. Ausgenommen davon waren jedoch die Bereiche der Bauwerke, auf denen aus technischen Gründen ein Splittmastixasphalt eingebaut werden musste.

6. *Wird sie im letzteren Fall im Zuge der Fahrbahndeckensanierung einen offenporigen Asphalt (Flüsterasphalt) im genannten Bereich und auf der Wasserbachtalbrücke nachrüsten?*

Im Zuge der Sanierung wird eine Fahrbahndecke eingebaut, die dauerhaft eine Lärminderung in der Höhe erreichen wird, die in der Planfeststellung vorgeschrieben ist. Die Verwendung von offenporigem Asphalt ist aus Gründen der Entwässerung auf Bauwerken (u. a. Wasserbachtalbrücke) nicht möglich. Das Oberflächenwasser dringt in den Oberbau ein und kann wegen des vorhandenen Bordes nicht seitlich abfließen und durch die Fahrbahnübergänge am Brückende nicht abgeleitet werden, sodass das Wasser ständig innerhalb des offenporigen Belages verbleiben und dies zu frühzeitigen Schäden am Bauwerk und der Fahrbahndecke führen würde.

Hermann

Minister für Verkehr
und Infrastruktur