



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Rinderspacher SPD**
vom 04.11.2013

Lärmschutz an der A 94 im Bereich Münchner Osten

Unter Bezugnahme auf meine parlamentarische Anfrage vom 15.08.2009 (Drucksache 16/2123) frage ich die Staatsregierung:

1. Welche Untersuchungen und konkreten Daten liegen der Staatsregierung über die Entwicklung des Verkehrsaufkommens an der A 94 im Bereich zwischen München-Steinhausen und Feldkirchen-West vor?
2. Welche Untersuchungen und Daten liegen der Staatsregierung mittlerweile über die Lärmbelastung an der A 94 im Bereich zwischen München-Steinhausen und Feldkirchen-West vor?
3. Welcher Lärmschutz für die Bevölkerung existiert mittlerweile in diesem Bereich?
4. Welche aktuellen Überlegungen und Planungen existieren zur Verbesserung des Lärmschutzes auf dieser Teilstrecke?
5. Wird die A 94 in diesem Bereich mit offenporigen Asphaltdeckschichten („Flüster-Asphalt“) ausgestattet? Wenn nein, werden entsprechende Veränderungen hinsichtlich lärmarmen Beläge überprüft?
6. Welche Konsequenzen hat die neue Wohnbebauung insbesondere im Bereich München-Riem für die Erfordernisse des Lärmschutzes?
7. Ist die Staatsregierung bereit, eine weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A 94 zwischen München-Steinhausen und Feldkirchen-West (oder Teilstrecken) zu prüfen und ggf. die Autobahndirektion Südbayern um eine entsprechende Anordnung zu bitten?

Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**
vom 23.12.2013

Vorbemerkung:

Die A 94 besteht im gegenständlichen Bereich zwischen der Anschlussstelle (AS) München-Steinhausen und der AS

Feldkirchen-West seit 1982. Der geplante 6-streifige Ausbau der A 94 in diesem Bereich ist im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Weiteren Bedarf“ eingestuft. Im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans wurde die Maßnahme erneut zur Bewertung angemeldet.

Erst der 6-streifige Ausbau stellt eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) dar und löst damit Lärmschutz nach den schärferen Kriterien der Lärmvorsorge aus. Für bestehende Strecken gelten die Grenzwerte der Lärmsanierung. Mit dem Ziel einer vorrangigen Einstufung des 6-streifigen Ausbaus im neuen Bundesverkehrswegeplan setzt sich die Bayerische Staatsregierung gleichzeitig auch für den bestmöglichen Lärmschutz durch aktive Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohner der A 94 im Stadtbereich von München ein.

1. Welche Untersuchungen und konkreten Daten liegen der Staatsregierung über die Entwicklung des Verkehrsaufkommens an der A 94 im Bereich zwischen München-Steinhausen und Feldkirchen-West vor?

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens der A 94 im Bereich zwischen der AS München-Steinhausen und der AS Feldkirchen-West wird durch die Ergebnisse der Straßenverkehrs-zählungen der Jahre 2005 und 2010 verdeutlicht:

Abschnitt	SVZ 2005 DTV [Kfz/24 h]	SVZ 2010 DTV [Kfz/24 h]
M-Steinhausen bis M-Zamdorf	37.046	50.455
M-Zamdorf bis M-Daglfing	47.872	57.572
M-Daglfing bis M-Am Moosfeld	53.000	61.628
M-Am Moosfeld bis M-Riem	55.262	61.628
M-Riem bis Feldkirchen-West	56.152	60.440

2. Welche Untersuchungen und Daten liegen der Staatsregierung mittlerweile über die Lärmbelastung an der A 94 im Bereich zwischen München-Steinhausen und Feldkirchen-West vor?

Zwischen der AS München-Steinhausen und der AS München-Riem wurden in einer aktuellen Lärmberechnung die Beurteilungspegel auf Grundlage der Straßenverkehrszählung 2010 ermittelt. Das Ergebnis zeigt, dass lediglich an einzelnen, direkt an der Autobahn liegenden Gebäuden (im Bereich der AS München-Zamdorf) die Sanierungsgrenzwerte überschritten werden. Aufgrund der geringen Anzahl der betroffenen Gebäude rechtfertigt dies keine aktive Lärmschutzmaßnahme. Die betroffenen Anwesen haben jedoch grundsätzlich Anspruch auf einen Kostenzuschuss für passive Lärmschutzmaßnahmen (Fenster, Lüfter, ...).

Im Bereich zwischen der AS München-Riem und der AS Feldkirchen-West existieren bis auf die Kleingartensiedlung keine durchgehenden Berechnungen, da hier bis auf Gewerbe- und Messegebiete keine schützenswerten Bereiche an die A 94 grenzen. Im Bereich der Kleingartensiedlung sind die Sanierungsgrenzwerte nicht überschritten.

3. Welcher Lärmschutz für die Bevölkerung existiert mittlerweile in diesem Bereich?

Im gegenständlichen Bereich existiert bei Feldkirchen auf einer Länge von knapp 300 m auf der Nordseite der A 94 ein ca. 3 m hoher Lärmschutzwall. Daneben bestehen stadteinwärts aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs ab ca. 2 km vor dem Autobahnende (beginnend bei 120 km/h, über 80 km/h bis 60 km/h) und stadtauswärts bis ca. 1,7 km nach Beginn der Autobahn (beginnend bei 60 km/h, über 80 km/h bis 120 km/h) permanente Geschwindigkeitstrichter, die sich positiv auf die Lärmentwicklung auswirken. Hinzu kommen zeitweise geschaltete Geschwindigkeitsbeschränkungen der dort vorhandenen Streckeneinflussungsanlage.

4. Welche aktuellen Überlegungen und Planungen existieren zur Verbesserung des Lärmschutzes auf dieser Teilstrecke?

Die Bayerische Staatsregierung hat den 6-streifigen Ausbau der A 94 zwischen der AS München-Steinhausen und der AS Feldkirchen-West im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans zur Bewertung angemeldet. Es bleibt abzuwarten, welche Festlegungen sich aus den anstehenden Bewertungen des Bundes ergeben.

Im Zeitraum bis zum 6-streifigen Ausbau werden im Falle von Deckenerneuerungen lärm mindernde Beläge zum Einsatz kommen.

5. Wird die A 94 in diesem Bereich mit offenporigen Asphaltdeckschichten („Flüster-Asphalt“) ausgestattet? Wenn nein, werden entsprechende Veränderungen hinsichtlich lärm armer Beläge überprüft?

Offenporige Beläge sind technisch aufwendig und haben aufgrund der vielen schallabsorbierenden Hohlräume eine

deutlich geringere Lebensdauer als herkömmliche Asphaltdeckschichten. Sie werden nur dort eingesetzt, wo Lärmgrenzwerte mit wirtschaftlicheren Mitteln nicht mehr eingehalten werden können. Im Bereich der A 94 im Stadtgebiet von München ist dies jedoch nicht der Fall. In der Antwort zu Frage 4 wird der Einsatz lärm mindernder Beläge beschrieben.

6. Welche Konsequenzen hat die neue Wohnbebauung insbesondere im Bereich München-Riem für die Erfordernisse des Lärmschutzes?

Die angesprochene neue Wohnbebauung in München-Riem ist erst nach dem Bau der A94 entstanden. Deshalb liegt es in der Zuständigkeit der Kommune, im Rahmen der Bauleitplanung die notwendigen Schutzmaßnahmen vorzusehen, damit die nach den einschlägigen Lärmvorschriften einzuhaltenden Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

7. Ist die Staatsregierung bereit, eine weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A 94 zwischen München-Steinhausen und Feldkirchen-West (oder Teilstrecken) zu prüfen und ggf. die Autobahndirektion Südbayern um eine entsprechende Anordnung zu bitten?

Die unter Antwort zu Frage 3. beschriebenen Geschwindigkeitsbeschränkungen wirken sich positiv auf die Lärmentwicklung aus. Eine weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs ist derzeit nicht notwendig. Insbesondere die Unfallentwicklung ist unauffällig. Auch eine weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes ist aufgrund der fehlenden Voraussetzungen nicht möglich.