



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Ruth Müller SPD**
vom 04.12.2017

Lärmschutz an der A 92 bei Bruckberg

Am 24.10.2017 war in der Landshuter Zeitung zu lesen, dass der Prozess einer schnellen und effektiven Lärminderung an der A 92 „festgefahren“ sei. Erst 2022 soll dieser Streckenabschnitt einen Splittmastixasphalt bekommen, der eine Lärmreduzierung verspricht. „Den gewünschten, noch geräuschärmeren Flüsterasphalt aufzubringen, wurde am Ende zu teuer“.

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) Welche Mehrkosten würde es verursachen, wenn auf genanntem Streckenabschnitt „Flüsterasphalt“ statt des geplanten Splittmastixasphalts eingebaut wird?
b) Welche zusätzliche Lärminderung wäre auf genanntem Streckenabschnitt durch den Einbau von „Flüsterasphalt“ statt des geplanten Splittmastixasphalts zu erwarten?
c) Woran scheidet der Einbau von „Flüsterasphalt“ auf genanntem Streckenabschnitt?
2. a) Wie hoch ist die aktuelle, gemessene Lärmbelastung der Bewohner Bruckbergs an genanntem Streckenabschnitt?
b) Welche Lärmsteigerung ist durch den anstehenden Anschluss der B 15neu auf genanntem Streckenabschnitt zu befürchten?
c) Wurden die Auswirkungen des B-15neu-Anschlusses bei den Prognosen zum Lärm berücksichtigt?
3. a) Führt der Anschluss der B 15neu grundsätzlich zu einer rechtlichen Neubewertung der A 92 gesamt und insbesondere im Bereich des Lärmschutzes?
b) Wie entwickelte sich die aktuelle Verkehrsentwicklung auf der A 92 (aktuelle Verkehrszählung) im Vergleich zur Prognose?
4. a) Woran scheidet die Installation einer Lärmschutzwand an genanntem Streckenabschnitt?
b) Welche Lärminderung würde für die Gemeinde Bruckberg – Ortsteil Bruckbergerau – durch die Errichtung einer Lärmschutzwand mit 2, 4 und 6 Metern erfolgen?
c) Welche Kosten würde die Lärminderung durch eine Lärmschutzwand in den jeweils oben genannten Höhen verursachen?

5. Woran scheidet die Einrichtung einer geschwindigkeitsbegrenzte Zone auf genanntem Streckenabschnitt?
6. Wie hoch ist die erwartete Lärmbelastung der Bewohner Essenbachs an der B 15neu, für die im Ortsbereich eine Einhausung vorgesehen ist?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 08.01.2018

- 1. a) Welche Mehrkosten würde es verursachen, wenn auf genanntem Streckenabschnitt „Flüsterasphalt“ statt des geplanten Splittmastixasphalts eingebaut wird?**

Die Mehrkosten für den reinen Deckenbau eines offenporigen Asphalts (OPA), bekannt auch als „Flüsterasphalt“, sind unter Berücksichtigung der geringeren Lebensdauer mit etwa dem Vierfachen einer Splittmastixdecke anzusetzen. Noch nicht berücksichtigt sind dabei zusätzliche Mehrkosten für die bei einem OPA erforderliche Anpassung der Entwässerung.

- b) Welche zusätzliche Lärminderung wäre auf genanntem Streckenabschnitt durch den Einbau von „Flüsterasphalt“ statt des geplanten Splittmastixasphalts zu erwarten?**

Die zusätzliche Lärminderung eines offenporigen Asphalts (OPA) beträgt gegenüber einem Splittmastixasphalt -3 dB(A).

- c) Woran scheidet der Einbau von „Flüsterasphalt“ auf genanntem Streckenabschnitt?**

In Deutschland wird zwischen Lärmvorsorge und Lärmsanierung unterschieden. Die Lärmvorsorge greift beim Neubau eines Verkehrswegs oder der maßgeblichen Änderung. Dies kann beispielsweise die Verbreiterung um einen zusätzlichen Fahrstreifen sein. Dem gegenüber steht die Lärmsanierung für bestehende Verkehrswege.

Im vorliegenden Fall ist die Möglichkeit für baulichen Lärmschutz an der bestehenden A 92 nach den Maßgaben der Lärmsanierung zu beurteilen. Anspruchsvoraussetzung für Lärmschutzmaßnahmen ist dabei, dass die maßgeblichen Auslösewerte für Lärmsanierung gemäß den Verkehrslärmschutzrichtlinien (VLärmSchR 97) überschritten werden. Da im vorliegenden Fall die Grenzwerte der Lärmsanierung ein-

gehalten werden (siehe auch Antwort auf Frage 2a), lässt sich der Einbau eines offenporigen Fahrbahnbelages in diesem Fall nicht rechtfertigen.

2. a) Wie hoch ist die aktuelle, gemessene Lärmbelastung der Bewohner Bruckbergs an genanntem Streckenabschnitt?

Gemäß den bundesweit geltenden Gesetzen und Vorschriften sind Lärmmessungen zur Ermittlung von Immissionswerten nicht zulässig, sondern nur Lärmberechnungen. Um Vergleichbarkeit zu gewährleisten, ist eine einheitliche Berechnungsmethode vorgegeben, welche von der Autobahndirektion Südbayern auch angewandt wird.

Unter Ansatz der Verkehrsmengen der aktuellen Straßenverkehrs-zählung 2015 (44.098 Kfz/24 h) ergeben sich für Bruckberg Immissionspegel von maximal 60 dB(A) tags (an einem Haus) sowie 54 dB(A) nachts. Damit werden die anzuwendenden Grenzwerte der Lärmsanierung, die im vorliegenden Fall bei 69 dB(A) tags sowie 59 dB(A) nachts liegen, an allen Gebäuden eingehalten.

b) Welche Lärmsteigerung ist durch den anstehenden Anschluss der B 15neu auf genanntem Streckenabschnitt zu befürchten?

c) Wurden die Auswirkungen des B-15neu-Anschlusses bei den Prognosen zum Lärm berücksichtigt?

3. a) Führt der Anschluss der B 15neu grundsätzlich zu einer rechtlichen Neubewertung der A 92 gesamt und insbesondere im Bereich des Lärmschutzes?

In der Verkehrsprognose 2030 werden sämtliche im Bundesverkehrswegeplan 2030 im Vordringlichen Bedarf enthaltenen Projekte als realisiert angesehen, damit auch der Anschluss der B 15neu. Würde man diese Verkehrsprognose fiktiv zugrunde legen (fiktiv deshalb, weil im Rahmen der Lärmsanierung Prognosen als Grundlage der Anspruchsprüfung nicht vorgesehen sind), so ergäbe sich durch die aus der Verkehrsprognose 2030 resultierenden Verkehrszunahmen (inkl. Anschluss B 15neu) lediglich eine Erhöhung der Emissionen um rund 1 dB(A) im Vergleich zur derzeitigen Situation (Anmerkung: Erst eine Verdoppelung der Verkehrsstärke führt zu einer Schalldruckpegelerhöhung um 3 dB(A)).

Der im Zuge der geplanten grundhaften Erneuerung der A92 vorgesehene Splittmastixasphalt bewirkt hingegen eine Reduzierung der Emissionen um 4 dB(A) gegenüber der derzeitigen Situation mit dem bestehenden Betonbelag.

Dadurch ergibt sich künftig auch mit Anschluss der B 15neu eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation für die Anlieger. Der Anschluss der B 15neu führt im Ergebnis nicht zu einer rechtlichen Neubewertung der A92 und des Lärmschutzes.

b) Wie entwickelte sich die aktuelle Verkehrsentwicklung auf der A 92 (aktuelle Verkehrszählung) im Vergleich zur Prognose?

In einem Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak aus dem Juli 1999 wurden für die A 92 zwischen der AS Moosburg-Nord und der AS Landshut-West im Jahr 2015 44.000 Kfz/24 h prognostiziert. Die Straßenverkehrszählung 2015 hat für diesen Streckenabschnitt einen Zählwert von 44.098 Kfz/24 h ergeben.

4. a) Woran scheidet die Installation einer Lärmschutzwand an genanntem Streckenabschnitt?

Wie in den Antworten zu den Fragen 1c und 2a erläutert, werden in Bruckberg die Grenzwerte der Lärmsanierung nicht überschritten. Deshalb lässt sich ein baulicher Lärmschutz auch in Form einer Lärmschutzwand in diesem Fall nicht rechtfertigen.

b) Welche Lärminderung würde für die Gemeinde Bruckberg – Ortsteil Bruckbergerau – durch die Errichtung einer Lärmschutzwand mit 2, 4 und 6 Metern erfolgen?

Nach den Berechnungen der Autobahndirektion Südbayern würde bei den Immissionswerten in Bruckbergerau mit einer 2m hohen Wand eine Reduktion um maximal 2 dB(A), mit einer 4m hohen Wand eine Reduktion um 4 dB(A) sowie mit einer 6m hohen Wand um maximal 6 dB(A) erreicht werden können. Für die Berechnungen wurde dabei eine rund 1.300m lange Lärmschutzwand angesetzt, um durch ausreichende Überstandsbereiche die Wirksamkeit sicherstellen zu können.

c) Welche Kosten würde die Lärminderung durch eine Lärmschutzwand in den jeweils oben genannten Höhen verursachen?

Die Kosten für eine Lärmschutzwand variieren je nach Art und Beschaffenheit der Wand sowie der Höhe, da die Fundamente aufwendiger gestaltet werden müssen. Als grober Richtwert können jedoch 500 Euro/m² Lärmschutzwand angenommen werden. Damit ergäben sich bei einer Wand mit 1.300m Länge folgende Baukosten:

- 2m Wandhöhe: 1,3 Mio. Euro,
- 4m Wandhöhe: 2,6 Mio. Euro,
- 6m Wandhöhe: 3,9 Mio. Euro.

Dabei handelt es sich jedoch nur um die reinen Baukosten; noch nicht berücksichtigt sind beispielsweise Grunderwerbskosten oder Aufwendungen für die Verkehrsführung während der Bauzeit. Ebenso nicht berücksichtigt sind dabei Ablösekosten, welche ein Dritter (z.B. die Gemeinde) der Straßenbauverwaltung erstatten müsste, da die Lärmschutzwand in die Baulast des Bundes übergehen müsste. Als grober Richtwert können die Zusatzkosten mit 40 Prozent der Baukosten angenommen werden.

5. Woran scheidet die Einrichtung einer geschwindigkeitsbegrenzte Zone auf genanntem Streckenabschnitt?

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung darf nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung, insbesondere der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, aber auch der Anwohner vor übermäßigem Verkehrslärm, erheblich übersteigt.

Aus Gründen des Lärmschutzes wäre sie nach den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) im vorliegenden Fall nur möglich, wenn die Lärmbelastung in Kern-, Dorf- und Mischgebieten einen Richtwert von 72 dB(A) tags/62 dB(A) nachts in erheblichem Umfang überschreitet und die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine Pegelminderung von mind. 3 dB(A)

(Wahrnehmbarkeitsschwelle) zur Folge hätte. Diese Voraussetzungen sind im vorliegenden Fall nicht gegeben. Es liegt auch keine Sondersituation vor, welche eine andere Einschätzung zulassen könnte. Zu den aktuell vorliegenden Lärmwerten darf auf die Antwort zu Frage 2a verwiesen werden.

Auch wurde die Situation hinsichtlich der Verkehrssicherheit geprüft. Auf der A92 zeigt sich im Bereich Bruckberg lediglich in Fahrtrichtung München zwischen Kilometer 51,000 und 51,600 ein leicht unfallauffälliger Bereich. Hier ereigneten sich im relevanten Dreijahreszeitraum, der für die Ermittlung der Unfallhäufungen zugrunde gelegt wird, fünf Verkehrsunfälle mit acht verletzten Personen. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde prüft derzeit Abhilfemaßnahmen und hat zur Erhöhung der Sicherheit beschlossen, dass die derzeit schon vorhandene Schutzeinrichtung um

152m verlängert wird. Ansonsten ist der Streckenabschnitt absolut unauffällig, sodass auch aus Gründen der Verkehrssicherheit keine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet werden kann.

6. Wie hoch ist die erwartete Lärmbelastung der Bewohner Essenbachs an der B 15neu, für die im Ortsbereich eine Einhausung vorgesehen ist?

Für den Bereich Ohu wird derzeit ein Schallgutachten erstellt, das bis Mitte 2018 vorliegen wird. Schon jetzt ist absehbar, dass durch die Einhausung der B15neu in den angrenzenden Wohngebieten die im Rahmen der Lärmvorsorge geltenden Grenzwerte der Lärmschutzverordnung (16. Bundes-Immissionsschutzverordnung – BImSchV) eingehalten werden.