



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Herbert Woerlein SPD**
vom 09.02.2015

Lärmschutz an der Autobahn A 8 im Landkreis Augsburg

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) Welche Maßnahmen zum Lärmschutz waren und sind im Verlauf des Ausbaus der A 8 westlich von Augsburg (Gemeinden des Landkreises Augsburg) geplant? (bitte aufschlüsseln nach Einzelmaßnahmen und genauer geografischer Lage)?
b) Welche Verbesserungen der Lärmsituation wurden dadurch jeweils im Einzelnen prognostiziert?
c) Welche Grenzwerte gelten hierbei?
2. a) In welchem Turnus wird regelmäßig überprüft, ob die prognostizierte Lärminderung bei den Einzelmaßnahmen auch jeweils wirklich eingetreten ist?
b) In welcher Weise werden Windrichtung und Rodungsmaßnahmen bei der Ermittlung der prognostizierten Lärminderung berücksichtigt?
c) Welche Messergebnisse aus den Gemeinden des Landkreises Augsburg liegen der Staatsregierung vor?
3. a) Welche Erkenntnisse gibt es im Einzelnen hinsichtlich der Lärminderung in den Gemeinden (mit Angabe der Messwerte vor und nach dem Ausbau der A 8)?
b) Gibt es Fälle, in denen die beabsichtigte Lärminderung nicht eingehalten werden kann?
c) Welche Behörde wäre für eventuell fällige „Nachbesserungen“ zuständig?
4. a) Auf welchem Weg sind Nachbesserungen zur Minderung des Lärms nach Fertigstellung des Ausbaus der A 8 durchsetzbar?
b) Welches Vorgehen plant die Staatsregierung, sollten sich einzelne Maßnahmen zum Lärmschutz an der Autobahn A 8 als unwirksam erweisen?
c) Welchen Weg wird die Staatsregierung beschreiten, um Anwohner der Anliegergemeinden zu unterstützen, in denen Lärminderung nicht oder nur zum Teil eintritt?
5. a) Unter welchen Bedingungen können zur Minderung der Lärmerzeugung auch Geschwindigkeitsbeschränkungen, insbesondere zur Nachtzeit, auf der A 8 vorgeschrieben werden?
b) Welche diesbezüglichen Maßnahmen sind bei der A 8 im Landkreis Augsburg geplant?
6. a) Welche Kriterien hinsichtlich ausreichender aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen müssen erfüllt

sein, damit ein Anspruch auf zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen auf Kosten der Straßenbauverwaltung besteht?

- b) Welche Möglichkeiten gibt es für Anliegergemeinden, die nachträgliche Gutachten zur Einhaltung der Grenzwerte beim Lärmschutz in Auftrag geben, diese Kosten von Freistaat bzw. Bund erstattet zu bekommen?
7. a) Welcher Straßenbelag wurde beim sechsspurigen Ausbau der A 8 westlich von Augsburg tatsächlich verbaut?
b) Wie wurde die Einhaltung der Lärmimmissionswerte bezüglich einer ordnungsgemäßen Ausführung des Straßenbelags kontrolliert (belastbare Zahlen und Messwerte vorher beim alten Belag und nun beim neuen Belag)?
c) Wer ist in der Beweispflicht einer ordnungsgemäßen Ausführung des Straßenbelags?
 8. a) Werden die durch standardisierte Berechnungsverfahren ermittelten Schallimmissionen nach Ausbau der A 8 durch tatsächliche Messungen überprüft?
b) Welche Möglichkeiten besitzen betroffene Anwohner, eine Feststellung der tatsächlichen Schallimmissionen durch Messungen vor Ort amtlich überprüfen zu lassen?
c) Wie kann es sein, dass Lärmmessungen zur Ermittlung von Lärmimmissionen nicht maßgeblich sind, obwohl nur durch diese eine Erfassung der tatsächlichen Lärmsituation gewährleistet würde?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 20.03.2015

1. a) Welche Maßnahmen zum Lärmschutz waren und sind im Verlauf des Ausbaus der A 8 westlich von Augsburg (Gemeinden des Landkreises Augsburg) geplant (bitte aufschlüsseln nach Einzelmaßnahmen und genauer geografischer Lage)?

Die Lärmschutzmaßnahmen im Einzelnen sind in den Anlagen der Planfeststellungsbeschlüsse der nachfolgenden Verfahren der Regierung von Schwaben dargestellt:

- Sechsstreifiger Ausbau der Bundesautobahn A 8 zwischen AS Adelsried und AS Augsburg West, Planfeststellungsbeschluss vom 21. Juli 2005 mit Planänderungsbeschluss vom 19. Juni 2009
- Sechsstreifiger Ausbau der Bundesautobahn A 8 zwischen AS Zusmarshausen und AS Adelsried, Planfeststellungsbeschluss vom 21. März 2007

- Sechsstreifiger Ausbau der Bundesautobahn A 8 zwischen AS Burgau und AS Zusmarshausen, Planfeststellungsbeschluss vom 20. Juni 2005

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen:

Ort	Art Lärmschutz	Länge	Lage	max. Höhe
Gersthofen, Ortsteile (OT) Hirblingen und Edenbergen	Wall/Wand	3,4 km	nördl. der A 8	10 m
Neusäß, OT Täferlingen	Wall/Wand	1,3 km	südl. der A 8	9 m
Adelsried	Wall/Wand	0,7 km	nördl. der A 8	6 m
Zusmarshausen, OT Streitheim	Wall/Wand	1,5 km	südl. der A 8	8,5 m
Zusmarshausen, OT Wollbach	Wall/Wand	1,05 km	nördl. der A 8	9 m
Zusmarshausen	Wall/Wand	1,2 km	südl. der A 8	6 m
Zusmarshausen, OT Friedensdorf und Vallried	Wall/Wand	1,5 km	südl. der A 8	9 m

b) Welche Verbesserungen der Lärmsituation wurden dadurch jeweils im Einzelnen prognostiziert?

Der Anspruch auf Schallschutz an Bundesfernstraßen ist in der „Verkehrslärmschutzverordnung“ (16. BImSchV) in Verbindung mit den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärm-SchR 97) und den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS 90) geregelt. Darin sind einerseits die auf die in Abhängigkeit zur jeweiligen Gebietsnutzung abzustellenden Grenzwerte (siehe Antwort zu Frage 1 c) als auch das zur Ermittlung der Lärmimmissionswerte anzuwendende Berechnungsverfahren festgelegt. Lärmmessungen zur Ermittlung oder auch zur Überprüfung von Lärmimmissionen sind in der Bundesrepublik Deutschland nach den o. g. Regelwerken nicht maßgeblich.

Im Rahmen der Planfeststellungsverfahren wurden Lärmberechnungen – auf Grundlage der vorgenannten Vorschriften – jeweils für die beiden nachfolgenden Fälle durchgeführt:

- 6-streifiger Ausbau im Prognosejahr (hier jeweils 2020), ohne Lärmschutzmaßnahmen und
- 6-streifiger Ausbau im Prognosejahr (hier jeweils 2020), mit Lärmschutzmaßnahmen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die aus den beiden vorgenannten Fällen ermittelten maximalen Lärminderungen für das Jahr 2020 durch die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen getrennt nach den verschiedenen Orten dargestellt:

Ort	Lärminderung von max., in [dB(A)]
Gersthofen, OT Hirblingen	11,7
Gersthofen, OT Edenbergen	8,4
Neusäß, OT Täferlingen	7,6
Adelsried	6,4
Zusmarshausen	5,6
Zusmarshausen, OT Streitheim	11,5
Zusmarshausen, OT Wollbach	11,7
Zusmarshausen, OT Friedensdorf	10,6
Zusmarshausen, OT Vallried	9,7

Die Ergebnisse der Lärmberechnungen stellen sich in Bezug auf die gesetzlichen Grenzwerte (siehe Antwort auf die Frage 1 c wie folgt dar:

Stadt Gersthofen, OT Hirblingen

In Hirblingen werden die Taggrenzwerte an allen Anwesen eingehalten, ebenso der Nachtgrenzwert in den Mischgebieten. Es verbleiben jedoch Überschreitungen des Nachtgrenzwertes für Wohngebiete (49 dB(A)). Diese betragen zwischen 0,1 und 3,0 dB(A). Von den Grenzwertüberschreitungen sind ca. 40 Wohngebäude betroffen. Gegenüber freier Schallausbreitung wird jedoch im Bereich der betroffenen Gebäude eine Reduktion um bis zu 8,0 dB(A) erreicht.

Stadt Gersthofen, OT Edenbergen:

Sowohl die Taggrenzwerte als auch die Nachtgrenzwerte werden an allen Gebäuden entsprechend der jeweiligen Gebietsnutzung eingehalten.

Stadt Neusäß, OT Täferlingen:

Die Taggrenzwerte werden entsprechend der jeweiligen Gebietsnutzung an allen Gebäuden eingehalten. An ca. 35 Gebäuden in Wohngebieten verbleiben jedoch Überschreitungen des Nachtgrenzwertes von 49 dB(A). Diese betragen zwischen 0,1 und 2,3 dB(A). Gegenüber freier Schallausbreitung wird jedoch im Bereich der betroffenen Gebäude eine Reduktion um bis zu 4,3 dB(A) erreicht.

Gemeinde Adelsried:

Die Taggrenzwerte werden an allen Gebäuden entsprechend der jeweiligen Gebietsnutzung eingehalten. Es verbleiben 13 Gebäude im Bereich der Anschlussstelle, bei denen der Nachtgrenzwert für Wohngebiete (49 dB(A)) um maximal bis zu 1,3 dB(A) überschritten wird. Gegenüber freier Schallausbreitung wird jedoch im Bereich der betroffenen Gebäude eine Reduktion um bis zu 5,5 dB(A) erreicht.

Markt Zusmarshausen:

Die Taggrenzwerte werden entsprechend der jeweiligen Gebietsnutzung an allen Gebäuden eingehalten. Es verbleibt lediglich ein Gebäude, bei welchem der Nachtgrenzwert für Wohngebiete (49 dB(A)) um 0,8 dB(A) überschritten wird. Gegenüber freier Schallausbreitung wird jedoch im Bereich des betroffenen Gebäudes eine Reduktion um bis zu 3,7 dB(A) erreicht.

Markt Zusmarshausen, Ortsteil Streitheim:

Die Taggrenzwerte werden entsprechend der jeweiligen Gebietsnutzung an allen Gebäuden eingehalten. Es verbleiben 23 Gebäude, bei denen der Nachtgrenzwert für Wohngebiete (49 dB(A)) um maximal bis zu 3,2 dB(A) überschritten wird. Gegenüber freier Schallausbreitung wird jedoch im Bereich der betroffenen Gebäude eine Reduktion um bis zu 10,6 dB(A) erreicht.

Markt Zusmarshausen, Ortsteil Wollbach:

Sowohl die Taggrenzwerte als auch die Nachtgrenzwerte werden an allen Gebäuden entsprechend der jeweiligen Gebietsnutzung eingehalten.

Markt Zusmarshausen, Ortsteil Friedensdorf:

Die Taggrenzwerte für Wohngebiete werden an vier Gebäuden überschritten. Der Nachtgrenzwert für Wohngebiete (49 dB(A)) wird an 35 Gebäuden um maximal bis zu 6,5 dB(A)

überschritten. Gegenüber freier Schallausbreitung wird jedoch im Bereich der betroffenen Gebäude eine Reduktion um bis zu 10,0 dB(A) erreicht.

Markt Zusmarshausen, Ortsteil Vallried:

Sowohl die Taggrenzwerte als auch die Nachtgrenzwerte werden an allen Gebäuden entsprechend der jeweiligen Gebietsnutzung eingehalten.

Die o. g. noch verbliebenen Überschreitungen werden gemäß den Planfeststellungsbeschlüssen der in der Antwort zu Frage 1 a genannten Planfeststellungsverfahren durch passiven Lärmschutz ausgeglichen.

c) Welche Grenzwerte gelten hierbei?

Die Grenzwerte sind in der „Verkehrslärmschutzverordnung“ (16. BImSchV) in Abhängigkeit zur jeweiligen Gebietsnutzung enthalten, diese sind z. B. für:

Gebietsnutzung	tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]
Wohngebiete	59	49
Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

2. a) In welchem Turnus wird regelmäßig überprüft, ob die prognostizierte Lärminderung bei den Einzelmaßnahmen auch jeweils wirklich eingetreten ist?

Auf die Antwort zu Frage 1 b wird verwiesen. Eine messtechnische Überprüfung ist nicht vorgesehen.

b) In welcher Weise werden Windrichtung und Rettungsmaßnahmen bei der Ermittlung der prognostizierten Lärminderung berücksichtigt?

In der Lärmberechnung werden die verschiedenen Eingangsparameter, wie u. a. auch die Windrichtung, immer für den ungünstigsten Fall bezogen auf das jeweilige Anwesen angesetzt. Eine lärmindernde Wirkung von Bepflanzung wird (auf der sicheren Seite liegend) grundsätzlich nicht angesetzt.

c) Welche Messergebnisse aus den Gemeinden des Landkreises Augsburg liegen der Staatsregierung vor?

Auf die Antwort zu Frage 1 b wird verwiesen. Eine messtechnische Überprüfung ist nicht vorgesehen.

3. a) Welche Erkenntnisse gibt es im Einzelnen hinsichtlich der Lärminderung in den Gemeinden (mit Angabe der Messwerte vor und nach dem Ausbau der A 8)?

Auf die Antworten zu Frage 1 b wird verwiesen.

b) Gibt es Fälle, in denen die beabsichtigte Lärminderung nicht eingehalten werden kann?

Nein. Die „beabsichtigte Lärminderung“ bzw. die umzusetzenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind in den Planfeststellungsbeschlüssen festgesetzt worden.

c) Welche Behörde wäre für eventuell fällige „Nachbesserungen“ zuständig?

Die Autobahndirektion Südbayern ist die zuständige Straßenbaubehörde für die A 8 im Rahmen der Auftragsverwaltung und damit auch für die Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen zuständig.

4. a) Auf welchem Weg sind Nachbesserungen zur Minderung des Lärms nach Fertigstellung des Ausbaus der A 8 durchsetzbar?

Die vorliegenden Planfeststellungsbeschlüsse sind bestandskräftig und damit unanfechtbar geworden. Wenn nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens auf das Recht eines anderen erst nach Unanfechtbarkeit des Planes auftreten, so kann der Betroffene Vorkerhungen verlangen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. Vgl. hierzu Art. 75 Abs. 2 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG).

Hierzu führen die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) unter Kapitel XII aus, dass „nicht voraussehbare Wirkungen“ nur dann vorliegen, wenn sich eine tatsächliche Entwicklung ergibt, mit der nicht gerechnet werden konnte. D. h., die der Lärmberechnung zugrunde liegende Verkehrsprognose wurde zwar korrekt ermittelt, aber durch die tatsächliche Entwicklung nicht bestätigt.

Ein solcher Sachverhalt liegt im vorliegenden Fall der A 8 nicht vor. Die bei der amtlichen Straßenverkehrszählung im Januar 2010 ermittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) auf der A 8 (z. B. im Abschnitt AS Adelsried – AS Zusmarshausen, $DTV_{2010} = 53.426$ Kfz/24 h) liegt deutlich unter der für das Jahr 2020 prognostizierten Verkehrsbelastung (z. B. Abschnitt AS Adelsried – AS Zusmarshausen, $DTV_{2020} = 69.000$ Kfz/24 h). Der Lärmberechnung wurde für diesen Abschnitt sogar ein noch höherer DTV_{2020} von 70.000 Kfz/24 h zugrunde gelegt.

b) Welches Vorgehen plant die Staatsregierung, sollten sich einzelne Maßnahmen zum Lärmschutz an der Autobahn A 8 als unwirksam erweisen?

Auf die Antworten zu den Fragen 1 b und 3 b wird verwiesen.

c) Welchen Weg wird die Staatsregierung beschreiten, um Anwohner der Anliegergemeinden zu unterstützen, in denen Lärminderung nicht oder nur zum Teil eintritt?

Auf die Antworten zu den Fragen 1 b und 3 b wird verwiesen.

5. a) Unter welchen Bedingungen können zur Minderung der Lärmerzeugung auch Geschwindigkeitsbeschränkungen, insbesondere zur Nachtzeit, auf der A 8 vorgeschrieben werden?

Eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeiten aus Gründen des Lärmschutzes kann auf Bundesautobahnen aufgrund des § 45 Abs. 1a, Abs. 1b Nr. 5 und Abs. 1 Nr. 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) i. V. m. den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ nur angeordnet werden, wenn im Bereich eines reinen oder allgemeinen Wohngebietes der vom Straßenverkehr herrührende Lärm einen Richtwert von 60 dB(A) nachts/70 dB(A) tags, bei Mischgebieten 62 dB(A) nachts/ 72 dB(A) tags in erheblichem Umfang überschreitet und eine Pegelminderung von mind. 3 dB(A) bei einer Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu verzeichnen ist.

b) Welche diesbezüglichen Maßnahmen sind bei der A 8 im Landkreis Augsburg geplant?

Die in der Antwort zu Frage 5 a genannten rechtlichen Voraussetzungen für die Beschränkung der zul. Höchstgeschwindigkeit sind im vorliegenden Fall nicht gegeben.

6. a) Welche Kriterien hinsichtlich ausreichender aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen müssen erfüllt sein, damit ein Anspruch auf zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen auf Kosten der Straßenbauverwaltung besteht?

Auf die Antwort zu Frage 4 a wird verwiesen.

b) Welche Möglichkeiten gibt es für Anliegergemeinden, die nachträgliche Gutachten zur Einhaltung der Grenzwerte beim Lärmschutz in Auftrag geben, diese Kosten von Freistaat bzw. Bund erstattet zu bekommen?

Eine rechtliche Verpflichtung zur Erstattung von Kosten besteht nicht. Die Kosten eines Gutachtes sind von demjenigen zu tragen, der es in Auftrag gegeben hat.

7. a) Welcher Straßenbelag wurde beim sechsspurigen Ausbau der A 8 westlich von Augsburg tatsächlich verbaut?

Die Autobahn wurde in Betonbauweise mit einer Waschbetonoberfläche erstellt.

b) Wie wurde die Einhaltung der Lärmimmissionswerte bezüglich einer ordnungsgemäßen Ausführung des Straßenbelags kontrolliert (belastbare Zahlen und Messwerte vorher beim alten Belag und nun beim neuen Belag)?

Auf die Antwort zu Frage 1 b wird verwiesen. Die Bauweise mit Waschbetonoberfläche besitzt gemäß Allgemeinem Rundschreiben (ARS) 14/1991 des BMVI eine dauerhafte Lärminderung von -2 dB(A) (Korrekturwert D_{StrO}). Somit werden die Anforderungen der Planfeststellungsbeschlüsse an die lärmtechnischen Eigenschaften des Fahrbahnbelags ($D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$) erfüllt. Die bautechnischen Eigenschaften,

die letztlich auch die Geräuschentwicklung bedingen, werden im Rahmen von Eigenüberwachungs- und Kontrollprüfungen nachgewiesen.

c) Wer ist in der Beweispflicht einer ordnungsgemäßen Ausführung des Straßenbelags?

Im Außenverhältnis ist die Autobahndirektion Südbayern in der Beweispflicht.

8. a) Werden die durch standardisierte Berechnungsverfahren ermittelten Schallimmissionen nach Ausbau der A 8 durch tatsächliche Messungen überprüft?

Auf die Antwort zu Frage 1 b wird verwiesen. Eine messtechnische Überprüfung ist nicht vorgesehen.

b) Welche Möglichkeiten besitzen betroffene Anwohner, eine Feststellung der tatsächlichen Schallimmissionen durch Messungen vor Ort amtlich überprüfen zu lassen?

Auf die Antwort zu Frage 1 b wird verwiesen. Eine messtechnische Überprüfung ist nicht vorgesehen.

c) Wie kann es sein, dass Lärmmessungen zur Ermittlung von Lärmimmissionen nicht maßgeblich sind, obwohl nur durch diese eine Erfassung der tatsächlichen Lärmsituation gewährleistet würde?

Lärmmessungen unterliegen sich ständig ändernden äußeren Einflüssen, insbesondere des Wetters, des aktuellen Verkehrsaufkommens und des momentanen sonstigen Umgebungslärms und sind somit weder objektiv noch reproduzierbar. Des Weiteren ist es mittels Lärmmessungen nicht möglich, die Lärmsituation für eine zukünftige, prognostizierte durchschnittliche Verkehrsmenge zu ermitteln, dies gelingt nur mittels einer Lärmberechnung. Zudem kann zum Zeitpunkt der Planfeststellung der geplante zukünftige Zustand messtechnisch nicht erfasst werden.