



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Hans Urban BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 17.04.2019

Lärmschutz für die Bewohner des Eurasburger Ortsteils Haidach an der Autobahn A95

Die Lärmbelästigung der Einwohner des Ortsteils Haidach der Gemeinde Eurasburg durch die Garmischer Autobahn (A95) wurde bereits in der Tagespresse thematisiert, hat zu einem langjährigem Protest der Anwohner geführt und auch der Abgeordnete und Staatsminister a.D. Franz Josef Pschierer hat sich bereits mit dem Anliegen der Eurasburger Anwohner der A95 befasst. Die Bewohner von Haidach fordern seit fast 20 Jahren einen Lärmschutzwall, um nicht länger dem Verkehrslärm der Autobahn ausgesetzt zu sein. Nachdem im Oktober 2018 zusätzlich Bäume, die bisher als natürlicher Lärmschutz gewirkt hatten, gefällt und in den letzten Jahren Rüttelstreifen angebracht worden sind, wird die Forderung der Anwohner nach einem Lärmschutzwall bzw. einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A95 im Bereich Haidach umso drängender.

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) Wie hoch ist die aktuelle Lärmbelastung der Bewohner Haidachs am genannten Streckenabschnitt?
b) Inwieweit besteht bei einer Veränderung der Ist-Situation (gefällte Bäume, angebrachte Rüttelstreifen) ein Anspruch auf Neuberechnung der Lärmbelastung?
c) Sieht sich die Staatsregierung veranlasst, aufgrund der gestiegenen Lärmbelastung (Bäume, Rüttelstreifen) neue Berechnungen für die betroffenen Stellen zu veranlassen?
2. a) Woran scheitert die Installation einer Lärmschutzwand an genanntem Streckenabschnitt?
b) Welche Lärminderung würde für den Ortsteil Haidach durch die Errichtung einer Lärmschutzwand mit 2, 4 oder 6 Metern erfolgen?
c) Welche Kosten würde die Lärminderung durch eine Lärmschutzwand in den jeweils oben genannten Höhen verursachen?
3. a) Unter welchen Umständen kann ein Lärmschutz am genannten Streckenabschnitt realisiert werden?
b) Wie lauten die Ergebnisse von Staatsminister a.d. Franz Josef Pschierer und Staatsministerin a.d. Ilse Aigner, die sich bereits mit dem Thema befasst haben?
c) Wer ist aus Sicht der Staatsregierung der Aufwandsträger einer Lärmschutzmaßnahme?
4. a) Erhält die Brücke auf Höhe Haidach, die im Zuge der Autobahnsanierung erneuert wird, eine Lärmschutzmaßnahme (Bitte um Begründung)?
b) Inwieweit ist diese Brücke in Planung, Statik und Ausführung auf eine künftige Aufnahme einer Lärmschutzwand ausgelegt?
c) Inwieweit wird im Zuge der Sanierung, insbesondere der Fahrbahn und deren technischer Einrichtungen wie Entwässerung, Leitplanken, Notrufsäulen und Wildschutzzaun, auf die künftige Installation einer Lärmschutzwand Rücksicht genommen?

5. a) Inwieweit hält es die Staatsregierung für sinnvoll, im Zuge der geplanten Errichtung eines Hochwasserschutzes an der betroffenen Stelle auch einen Lärmschutzwall zu errichten?
b) Inwieweit unterstützt die Staatsregierung diesbezüglich den Vorschlag von Anwohnern und Gemeinde, den Wall aus dem Aushub örtlicher Bauunternehmer zu errichten?
c) Wie soll diese Unterstützung konkret aussehen?
6. a) Gesetzt den Fall, die Gemeinde würde in Eigenregie eine Lärmschutzvorrichtung errichten, wie hoch würde die finanzielle Förderung durch den Freistaat ausfallen?
b) Woraus ergibt sich dieser Wert?
c) Unter welchen Bedingungen ist dies möglich?
7. a) Inwieweit ist die Staatsregierung der Ansicht, dass eine sofortige Geschwindigkeitsbegrenzung auf betreffendem Streckenabschnitt sofortige Besserung hinsichtlich der Lärmbelastung für die Anwohner bedeuten würde?
b) Woran scheiterte die Einrichtung einer geschwindigkeitsbegrenzten Zone auf genanntem Streckenabschnitt bisher?
c) Ab welchem Dezibel-Überschreibungsbereich besteht ein Anspruch auf Nachbesserung beim Lärmschutz?
8. a) Inwieweit hält die Staatsregierung es für tragbar, die Geschwindigkeit nicht zu begrenzen/keinen Lärmschutzwall zu errichten, sondern die Anwohner weiter einer erhöhten Lärmbelastung auszusetzen?
b) Als wie groß bewertet die Staatsregierung die Gefahr für die Gesundheit der Anwohner?

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 17.05.2019

1. a) **Wie hoch ist die aktuelle Lärmbelastung der Bewohner Haidachs am genannten Streckenabschnitt?**
b) **Inwieweit besteht bei einer Veränderung der Ist-Situation (gefallte Bäume, angebrachte Rüttelstreifen) ein Anspruch auf Neuberechnung der Lärmbelastung?**
c) **Sieht sich die Staatsregierung veranlasst, aufgrund der gestiegenen Lärmbelastung (Bäume, Rüttelstreifen) neue Berechnungen für die betroffenen Stellen zu veranlassen?**

Der Anspruch auf Lärmschutz an Bundesfernstraßen ist in der „Verkehrslärmschutzverordnung“ (16. Bundes-Immissionsschutzverordnung – BImSchV) in Verbindung mit den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmSchR97) und den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90) geregelt.

Die A 95 zählt zu den Bestandsautobahnen. Der Lärmschutz an solchen bestehenden Autobahnen ist nach den Maßgaben der „Lärmsanierung“ zu beurteilen. „Lärmsanierung“ kann als freiwillige Leistung an bestehenden Straßen auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden, sofern die zu errechnenden Beurteilungspegel die festgelegten Grenzwerte überschreiten. Die Grenzwerte bei der Lärmsanierung liegen für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Anhand der aktuell vorliegenden Straßenverkehrszählung wurde eine Berechnung der von der A 95 verursachten Schallimmissionen durchgeführt.

Zur Beurteilung der Lärmimmissionen wird dabei ein einheitliches Berechnungsverfahren (nach RLS-90) aus Gründen der Vergleichbarkeit der Ergebnisse und einer

objektiven Beurteilung angewendet. In die Berechnung für den Straßenverkehrslärm gehen grundsätzlich folgende Parameter (nach RLS-90) ein:

- durchschnittliche Verkehrsstärke (DTV),
- Verkehrszusammensetzung,
- zulässige Geschwindigkeit bzw. Richtgeschwindigkeit,
- akustische Eigenschaften der Fahrbahn (z. B. lärmindernde Fahrbahnbeläge),
- Geometrie der Straße,
- Abstand zum Immissionsort,
- Luft-, Boden- und Meteorologieeinflüsse,
- Abschirmungen und Reflexionen.

Parameter wie z. B. die Windrichtung werden in der Lärmberechnung immer für den ungünstigsten Fall bezogen auf das jeweilige Anwesen angesetzt. Eine Abschirmung durch Bewuchs und Vegetation wird in der Berechnung nicht berücksichtigt, da dies wegen der geringen Lärmschutzwirkung in den entsprechenden Richtlinien nicht vorgesehen ist und die Berechnung damit für die Anwohner auf der sicheren Seite liegt.

In der Lärmberechnung werden gemäß RLS-90 sog. Mittelungspegel ermittelt. Schallemissionen der Markierung (Rüttelstreifen) und sonstige auffällige Einzelgeräusche werden nicht berücksichtigt und haben daher für die Ermittlung der Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutzmaßnahmen rechtlich keine Bedeutung.

Für den Ortsteil Haidach kommt die durchgeführte Berechnung zu dem Ergebnis, dass die Immissionspegel an allen Immissionsorten deutlich unterhalb des genannten Grenzwertes für „Lärmsanierung“ – 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts – liegen. Der maximal ermittelte Immissionspegel beträgt ca. 62 dB(A) tags und ca. 54 dB(A) nachts. Daher ist ein straßenbaulicher Lärmschutz nicht begründbar.

- 2. a) Woran scheidet die Installation einer Lärmschutzwand an genanntem Streckenabschnitt?**
- b) Welche Lärminderung würde für den Ortsteil Haidach durch die Errichtung einer Lärmschutzwand mit 2, 4 oder 6 Metern erfolgen?**
- c) Welche Kosten würde die Lärminderung durch eine Lärmschutzwand in den jeweils oben genannten Höhen verursachen?**

Wie bereits in der Antwort zu Frage 1 erläutert, werden in Haidach die Grenzwerte der Lärmsanierung nicht überschritten. Deshalb lässt sich ein baulicher Lärmschutz auf Kosten des Bundes in diesem Fall nicht rechtfertigen.

Unabhängig hiervon würde nach den Berechnungen der Autobahndirektion Südbayern mit einer 2 m hohen Wand eine Lärminderung um bis zu ca. 2 dB(A), mit einer 4 m hohen Wand eine Lärminderung um bis zu ca. 5 dB(A) und mit einer 6 m hohen Wand eine Lärminderung um bis zu ca. 7 dB(A) erreicht werden können. Für die Berechnungen wurde dabei eine Länge der Lärmschutzwand von 400 m angesetzt.

Die Kosten für eine Lärmschutzwand variieren je nach Art und Beschaffenheit der Wand sowie der Höhe. Als grober Richtwert können etwa 700 Euro/m² Lärmschutzwand angenommen werden. Damit ergäben sich bei einer Wand mit 400 m Länge folgende Baukosten:

- 2 m Wandhöhe: ca. 0,6 Mio. Euro,
- 4 m Wandhöhe: ca. 1,1 Mio. Euro,
- 6 m Wandhöhe: ca. 1,7 Mio. Euro.

Dabei handelt es sich lediglich um die reinen Baukosten. Noch nicht berücksichtigt sind beispielsweise die Grunderwerbskosten oder Aufwendungen für die Verkehrsführung während der Bauzeit.

- 3. a) Unter welchen Umständen kann ein Lärmschutz am genannten Streckenabschnitt realisiert werden?**
- b) Wie lauten die Ergebnisse von Staatsminister a. d. Franz Josef Pschierer und Staatsministerin a. d. Ilse Aigner, die sich bereits mit dem Thema befasst haben?**
- c) Wer ist aus Sicht der Staatsregierung der Aufwandsträger einer Lärmschutzmaßnahme?**

Wie bereits in der Antwort zu Frage 1 erläutert, können Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Autobahnen wie der A 95 auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen

als freiwillige Leistung durchgeführt werden, sofern die Beurteilungspegel die im Bundeshaushalt festgelegten Grenzwerte überschreiten.

Da es sich bei der A 95 um eine Bundesfernstraße handelt, trägt der Bund die Straßenbaulast und wäre somit der Aufwandsträger einer Lärmsanierungsmaßnahme. Da eine Anspruchsgrundlage im vorliegenden Fall aber nicht gegeben ist, kommt eine Trägerschaft des Bundes nicht in Betracht. Es besteht jedoch die Möglichkeit, dass die Gemeinde Eurasburg auf freiwilliger Grundlage die Kosten für eine Lärmschutzmaßnahme übernimmt.

Zu welchem Ergebnis Staatsminister a. D. Franz Josef Pschierer und Staatsministerin a. D. Ilse Aigner bei der genannten Thematik gekommen sind, ist weder im Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr noch im Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie bekannt.

- 4. a) Erhält die Brücke auf Höhe Haidach, die im Zuge der Autobahnsanierung erneuert wird, eine Lärmschutzmaßnahme (Bitte um Begründung)?**
- b) Inwieweit ist diese Brücke in Planung, Statik und Ausführung auf eine künftige Aufnahme einer Lärmschutzwand ausgelegt?**
- c) Inwieweit wird im Zuge der Sanierung, insbesondere der Fahrbahn und deren technischer Einrichtungen wie Entwässerung, Leitplanken, Notrufsäulen und Wildschutzzaun, auf die künftige Installation einer Lärmschutzwand Rücksicht genommen?**

Im Zuge von Brückenerneuerungen in den Jahren 2021/2022 wird auch eine Fahrbahndeckenerneuerung auf der A 95 zwischen den Anschlussstellen Wolfratshausen und Seeshaupt auf einer Länge von ungefähr 6 km durchgeführt. Als Fahrbahnbelag ist eine lärm mindernde Fahrbahndeckschicht vorgesehen. Hiermit wird auch eine Verbesserung der Lärmsituation für Haidach erzielt. Die neue lärm mindernde Deckschicht wird eine dauerhafte Lärm minderung von ca. -3 dB(A) erbringen.

Außerdem wird das Brückenbauwerk im Bereich Haidach im Rahmen der Brückenerneuerung mit einer lärm- und blickdichten Geländerkonstruktion mit einer Höhe von 1,20 m ausgestattet werden. Dieses Brückenbauwerk ist aus statischen Gründen nicht für weitere Lastaufnahmen ausgelegt, da ein straßenbaulicher Lärmschutz wie eine Lärmschutzwand nicht begründbar ist. Durch eine etwaige Kappenverstärkung besteht aber prinzipiell auch noch zu einem späteren Zeitpunkt die Möglichkeit, eine Lärmschutzwand ohne großen gesonderten baulichen Aufwand auf dem Brückenbauwerk zu errichten. Im Zuge der Brückenerneuerung werden daher auch die technischen Einrichtungen wie Entwässerung, Schutzplanken etc. nicht auf eine künftige Errichtung einer Lärmschutzwand ausgelegt. Bei einer späteren Realisierung einer Lärmschutzwand könnten aber auch diese Einrichtungen ohne größeren technischen Aufwand angepasst werden.

- 5. a) Inwieweit hält es die Staatsregierung für sinnvoll, im Zuge der geplanten Errichtung eines Hochwasserschutzes an der betroffenen Stelle auch einen Lärmschutzwall zu errichten?**

Wasserrechtlich wäre die Gemeinde Eurasburg für einen Hochwasserschutz in Haidach zuständig. Die Wasserwirtschaftsverwaltung unterstützt Kommunen beim Hochwasserschutz durch staatliche Förderung. Für Haidach sind nach Auskunft der Gemeinde Eurasburg auch in Zukunft keine Hochwasserschutzplanungen vorgesehen.

Unabhängig davon war das Dammbauwerk am Druckerweiher sanierungsbedürftig. Die Zuständigkeit für die Sanierung liegt hier bei den Bayerischen Staatsforsten. Die Sanierung ist bereits erfolgt. Die Bayerischen Staatsforsten beabsichtigen, im Bereich der getätigten Abholzungen am Weiher bei Haidach wieder eine Aufforstung vorzunehmen.

- b) Inwieweit unterstützt die Staatsregierung diesbezüglich den Vorschlag von Anwohnern und Gemeinde, den Wall aus dem Aushub örtlicher Bauunternehmer zu errichten?**

Soweit es sich um unbedenklichen Aushub handelt, spricht aus wasserwirtschaftlicher Sicht grundsätzlich nichts gegen die Verwendung von Aushub örtlicher Bauunternehmer.

- c) Wie soll diese Unterstützung konkret aussehen?**

Vonseiten des Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz gibt es keine Möglichkeiten der finanziellen Unterstützung.

- 6. a) Gesetzt den Fall, die Gemeinde würde in Eigenregie eine Lärmschutzvorrichtung errichten, wie hoch würde die finanzielle Förderung durch den Freistaat ausfallen?**

- b) Woraus ergibt sich dieser Wert?**

- c) Unter welchen Bedingungen ist dies möglich?**

Leistungen, die von Gemeinden freiwillig übernommen werden, wie z. B. Lärmschutz an Bundesfern- und Staatsstraßen, können nicht staatlich gefördert werden. Die Förderung einer von der Gemeinde übernommenen Lärmschutzmaßnahme wäre in diesem Fall somit nicht möglich.

- 7. a) Inwieweit ist die Staatsregierung der Ansicht, dass eine sofortige Geschwindigkeitsbegrenzung auf betreffendem Streckenabschnitt sofortige Besserung hinsichtlich der Lärmbelastung für die Anwohner bedeuten würde?**

- b) Woran scheiterte die Einrichtung einer geschwindigkeitsbegrenzten Zone auf genanntem Streckenabschnitt bisher?**

- c) Ab welchem Dezibel-Überschreibungsbereich besteht ein Anspruch auf Nachbesserung beim Lärmschutz?**

Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Bevölkerung vom Lärm einer Autobahn erheblich übersteigt. Die „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) bieten dazu eine Orientierungshilfe. Dabei ist nicht nur auf die Höhe des Lärmpegels, sondern auf alle Umstände des Einzelfalls abzustellen. Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen sollen kein Ersatz für straßenbauliche Lärmschutzmaßnahmen sein. Dies kommt auch in den im Vergleich zu den Lärmschutz-Richtlinien-StV um 3 dB(A) niedrigeren Grenzwerten für die straßenbauliche Lärmsanierung zum Ausdruck. 3 dB(A) bedeuten dabei eine Halbierung des Verkehrs. Die mit den örtlichen und verkehrlichen Umständen vertraute Autobahndirektion Südbayern kommt hier zu der Einschätzung, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes nicht geboten ist.

- 8. a) Inwieweit hält die Staatsregierung es für tragbar, die Geschwindigkeit nicht zu begrenzen/keinen Lärmschutzwall zu errichten, sondern die Anwohner weiter einer erhöhten Lärmbelastung auszusetzen?**

- b) Als wie groß bewertet die Staatsregierung die Gefahr für die Gesundheit der Anwohner?**

Wie bereits in den Antworten zu vorhergehenden Fragen erläutert, ist eine Rechtsgrundlage für Geschwindigkeitsbegrenzungen und/oder straßenbauliche Lärmschutzmaßnahmen und damit eine erhöhte Gefährdung für die Gesundheit der Anwohner nicht gegeben.