

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR
BADEN-WÜRTTEMBERG**

Postfach 10 34 52, 70029 Stuttgart
E-Mail: poststelle@vm.bwl.de
FAX: 0711 231-5899

An die
Präsidentin des Landtags
von Baden-Württemberg
Frau Muhterem Aras MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

Stuttgart 11.09.2018
Name Markus Bosch
Durchwahl 0711 231-3643
Aktenzeichen 2-39-A96 LEUT-DÜR/51
(Bitte bei Antwort angeben!)

nachrichtlich

Staatsministerium

Kleine Anfrage des Abgeordneten Raimund Haser CDU

- **Lärmschutzmaßnahmen an der Autobahn A 96 zwischen Aitrach und Achberg im württembergischen Allgäu**
- **Drucksache 16/4584**

Ihr Schreiben vom 8. August 2018

Anlage: 1

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Ab wie vielen Fahrzeugen, welchen Lärmobergrenzen, welchen Entfernungen zur nächsten Bebauung und bei welchen topografischen Gegebenheiten ist das Land dazu verpflichtet, aktive Lärmschutzmaßnahmen entlang von Autobahnen durchzuführen?*

Grundlage für eine rechtlich verpflichtende Umsetzung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind ausschließlich schalltechnische Berechnungen

gemäß der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) sowohl im Rahmen der Lärmvorsorge (Neubau und Ausbau mit wesentlichen baulichen Änderungen) als auch der Lärmsanierung (bestehende Straßen) gemäß Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

Die Anzahl der Fahrzeuge bzw. die Verkehrsmenge ist für sich alleine kein Wert, der zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen verpflichten kann, es gibt hierfür keine Grenzwerte. Die Verkehrsmenge ist jedoch eine wichtige Kenngröße bei Lärmberechnungen.

Die Berechnung nach der RLS 90 berücksichtigt einen Mittelungspegel, der mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) auf das ganze Jahr bezogen, inkl. aller Fahrzeugtypen (z.B. Motorräder), errechnet wird.

Der schalltechnischen Berechnung nach der RLS-90 liegt u.a. zugrunde:

- Verkehrsmenge gemäß Straßenverkehrszählung (SVZ)
- Schwerverkehrsanteil am Tage und in der Nacht
- Zulässige Geschwindigkeitsbegrenzung für Pkw und Lkw
- Entfernung zum Immissionsort (Straße)
- Fahrbahnbelag
- Höhe Immissionsort zu Geländehöhe

Lärmgrenzwerte:

Gebietsnutzung	Grenzwerte Lärmvorsorge		Auslösewerte Lärmsanierung	
	dB(A) Tag (6 - 22 Uhr)	dB(A) Nacht (22 - 6 Uhr)	dB(A) Tag (6-22 Uhr)	dB(A) Nacht (22 - 6 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, Kurgebiete	57	47	67	57
Reine Wohngebiete	59	49	67	57
Allgemeine Wohngebiete	59	49	67	57
Kern-, Dorf-, Mischgebiete	64	54	69	59
Gewerbegebiete	69	59	72	62

2. *Auf welchen Streckenabschnitten der A 96 auf Gebiet des Landes Baden-Württemberg wurden aktive Lärmschutzmaßnahmen ergriffen?*

Die in den einzelnen Planfeststellungsverfahren vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge für die Abschnitte der A 96, die im Land Baden-Württemberg liegen, wurden umgesetzt. Hierbei handelte es sich um den 440 m langen Lärmschutztunnel Herfatz zwischen Wangen-West und Wangen-Nord sowie um Lärmschutzwälle und -wände.

Eine Auflistung aller fertiggestellten Lärmschutzbauwerke siehe Anlage: Übersicht der Lärmschutzbauwerke an der A 96 Baden-Württemberg

3. *Auf welche Art, in welchem Turnus, durch wen und mit welcher Technik wird die Zahl der Fahrzeuge auf einem Streckenabschnitt ermittelt?*

Auf Bundesautobahnen wird unterschieden nach manuellen Zählungen (MZ) und automatischen Zählungen mittels Dauerzählstellen (DZ). Beide Zählungen werden von der Landesstelle für Straßentechnik (LST) im Auftrag des Bundes durchgeführt.

Die manuellen Zählungen finden alle 5 Jahre im Rahmen der bundesweiten Straßenverkehrszählung statt, zuletzt im Jahr 2015. Der Zählumfang beträgt an BAB i. d. R. 8 Zähltag mit insgesamt 28 Stunden. Bei den manuellen Zählungen werden festgelegte Querschnitte mittels Zählpersonal gemäß den Vorgaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) gezählt. Die Auswertung der MZ sowie die Veröffentlichung der Ergebnisse erfolgt durch die BASt. Die automatischen Zählungen erfolgen an 365 Tagen im Jahr und werden jährlich ausgewertet. Die automatischen Zählungen an Dauerzählstellen (Induktionsschleifen) erfolgen permanent und werden durch die Landesstelle für Straßentechnik, Abt. 9 des RP Tübingen ausgewertet und veröffentlicht.

4. *Gibt es hierzu auch ein Prognoseverfahren, wie sich der Verkehr in den kommenden Jahren und Jahrzehnten entwickeln wird?*

Sie Beantwortung Frage 9.

5. *Gab es in der Vergangenheit Differenzen bei Verkehrszählungen auf bayerischer und baden-württembergischer Seite?*
6. *Wenn ja, wie erklärt sie sich diese unter Darlegung, wie diese künftig vermieden werden können?*

Aufgrund des sachlichen Zusammenhangs werden diese beiden Fragen gemeinsam beantwortet.

Die manuellen Zählungen werden jeweils für einen bestimmten Zählabschnitt durchgeführt. Im vorliegenden Fall gilt die Besonderheit, dass im Zählabschnitt AS Aitrach – AK Memmingen die Landesgrenze zwischen Baden-Württemberg und Bayern verläuft. Da der überwiegende Teil des Zählabschnitts in Bayern liegt, wurde vereinbart, dass die Zählungen grundsätzlich vom Land Bayern durchgeführt werden.

Im Jahr 2010 gab es den Ausnahmefall, dass der Abschnitt bei der Veröffentlichung der Ergebnisse in zwei Unterabschnitte in Baden-Württemberg und Bayern aufgeteilt wurde und es zu Differenzen in den Verkehrsstärken kam. Die Gründe für die Teilung und die abweichende Auswertung liegen uns nicht vor.

In den Jahren 2005, 2015 und auch zukünftig wird der Abschnitt als ein Zählabschnitt behandelt und die MZ vom Land Bayern durchgeführt.

7. *Wie schätzt sie aufgrund der stetigen Verkehrszunahme die aktuelle und künftige Lärmbelastung, insbesondere auf der Gemarkung Aitrach, beim Anschluss Waltershofen sowie auf der Argentalbrücke bei Neuravensburg ein?*

siehe Beantwortung Frage 10

8. *Erachtet sie Lärmschutzmaßnahmen entlang der A 96 für notwendig?*

siehe Beantwortung Frage 10

9. *Sind die Prognosen für die Verkehrszunahme auf der A 96 aufgrund des geplanten Ausbaus des Memminger Autobahnkreuzes, der IKEA-Ansiedlung in Memmingen, des zunehmenden Transit-Verkehrs nach Österreich über die A 96*

seit Wiedereröffnung des Pfändertunnels und der Verkehrszunahme in der Boom-Region Allgäu-Oberschwaben insgesamt noch zutreffend?

Prognosen für eine Verkehrszunahme auf der A 96 liegen nicht vor.

Im Hinblick auf die zukünftig zu erwartenden Verkehrsmengen wird auf die Straßenverkehrsprognosen des Bundes sowie der Länder Baden-Württemberg und Bayern verwiesen.

10. *Aus welchen Gründen hat sie im Gegensatz zu den zuständigen Behörden des Freistaates Bayern bislang keine Planungen zu Lärmschutzmaßnahmen an der A 96 angestoßen?*

Aufgrund des sachlichen Zusammenhangs werden die Fragen 7, 8 und 10 gemeinsam beantwortet.

Im Blick auf die aktuell vorliegenden Verkehrszahlen sind über die in den einzelnen Planfeststellungsverfahren festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung notwendig bzw. begründbar.

Das Land verkennt nicht, dass die Grenzwerte der Lärmvorsorge in einzelnen Fällen überschritten werden.

Hierzu wurde vom Regierungspräsidium Tübingen im Jahre 2010 eine Überprüfung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Aitrach und Leutkirch vorgenommen.

Dabei wurde für die „Untersuchung Aitrach“ eine Verkehrsmenge von 35.000 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil tags von 12,9 % und nachts von 21,7 % im Jahre 2010 zugrundegelegt. Im Planfeststellungsbeschluss vom 01.12.1977 wurde eine Verkehrsmenge von 22.000 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil tags von 25 % und nachts von 45 % für das Jahr 1990 prognostiziert. In einer Vergleichsberechnung der Emissionspegel wurde eine Erhöhung von 1,3 dB(A) tags und 0,5 dB(A) nachts festgestellt. Danach kann von keiner wesentlichen Erhöhung ausgegangen werden, da diese nach dem Kriterium der Spürbarkeit, d.h. ab einer Differenz von 3 dB(A), zu bestimmen ist. Nachträgliche Lärmschutzmaßnahmen sind nach dieser Untersuchung nicht zu treffen.

Die damals zusätzlich durchgeführte exemplarische Prüfung an einzelnen Gebäuden wurde vom Regierungspräsidium nun mit den Verkehrszahlen gemäß Verkehrsmonitoring 2017 (Verkehrsmenge von 39.563 Kfz/24h sowie Schwerverkehrsanteil tags von 12,0 % und nachts von 19,8 %) fortgeschrieben und validiert. Danach ergeben sich geringe Zunahmen von maximal 0,4 dB(A).

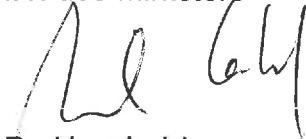
Die für den Bereich Waltershofen maßgebliche „Untersuchung Gebrazhofen/Wolferzhofen“ ging von einer Verkehrsmenge von 34.100 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil tags von 12,0 % und nachts von 19,3 % im Jahre 2010 aus. Im Planfeststellungsbeschluss vom 29.12.2004 wurde eine Verkehrsmenge von 33.750 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil tags von 20 % und nachts von 30 % für das Jahr 1990 prognostiziert. In der Vergleichsberechnung der Emissionspegel wurde eine Unterschreitung festgestellt, sodass auch hier keine nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen zu treffen sind.

Eine Untersuchung für den Bereich Argentalbrücke/Neuravensburg liegt nicht vor.

Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass der Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen wegen nicht vorhersehbarer Lärmwirkungen eines Straßenneubauvorhabens (in diesem Fall, wenn nach der damaligen, methodisch korrekten Prognose der zu erwartende Beurteilungspegel um mindesten 3 dB(A) überschritten wird) nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts von 2007 grundsätzlich bis zu 30 Jahre geltend gemacht werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

i.V. des Ministers



Dr. Uwe Lahl

Ministerialdirektor