

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Egbert Nitsch (Rendsburg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
**– Drucksache 13/8492 –**

**Lärmschutzmaßnahmen an der A 57 im Raum Rheinberg**

Der wachsende Lärm auf der niederrheinischen Bundesautobahn A 57 führt insbesondere im Raum Rheinberg zu erheblichen Lärmbelästigungen für die Anwohner. Die äußere Grenze des Wohngebietes Annaberg der Stadt Rheinberg liegt ca. 500 Meter von der A 57 entfernt. Zwar existiert ein Lärmschutzwand von rd. 700 m Länge, doch fehlen für einen effektiven Schutz vor dem Lärm nördlich und südlich des bestehenden Schutzwalls jeweils ca. 300 m Schutzwand (südlich bis zur Anschlußstelle Rheinberg, nördlich über die Alpsrayen Straße) hinaus. Dies wurde bereits 1986 in einem TÜV-Gutachten festgestellt.

Lärmessungen des TÜV im Jahr 1986 ergaben, daß die Immissionsgrenzwerte des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen tags nicht, nachts nach den Grenzwerten des Landes geringfügig überschritten wurden. Eine erneute verkehrs- und lärmtechnische Untersuchung ergab im Jahr 1992 für den Ortsrand eine Lärmbelastung von tags 50 dB(A), nachts von 43 dB(A). Die entsprechenden Grenzwerte des Bundes liegen zwar beim Neubau von Straßen und bei wesentlichen Änderungen bei 59 bzw. 49 dB(A); gleichwohl wird inzwischen von immer mehr Bewohnern am Annaberg eine konstant wachsende Lärmbelästigung beklagt, die einen Aufenthalt im Freien bei entsprechender Windrichtung unmöglich macht. Die entsprechende Windrichtung – Südwest bis Nordwest – tritt am Niederrhein sehr dominant auf.

Die Anwohner halten daher eine neue Lärmbelastungsbestimmung für notwendig, da der Verkehr in den letzten Jahren beträchtlich zugenommen hat. Das Rheinische Autobahnamt Krefeld ermittelte eine Verkehrs zunahme von 27 000 Kfz/24 h im Jahr 1990 auf 36 000 Kfz/24 h im Jahr 1995. Sollte einer Verlängerung des Lärmschutzwalls seitens des Bundesministeriums für Verkehr nicht zugestimmt werden, weil die gesetzlichen Grundlagen einer Grenzwertüberschreitung nicht vorliegen, plädieren die Anwohner für eine kostengünstig durchzuführende Geschwindigkeitsbegrenzung für Pkw auf 100 km/h sowie für ein Lkw-Überholverbot (ganztägig) und ein nächtliches Lkw-Tempolimit auf 60 km/h für eine ausreichend lange Strecke.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 25. September 1997 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

### Vorbemerkung

Im vorliegenden Fall besteht kein Anspruch auf Ergänzung der vorhandenen Lärmschutzmaßnahmen, weil die für Bundesfernstraßen anzuwendenden Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung nicht überschritten werden.

1. Wie hoch ist die aktuelle Verkehrsbelastung der A 57 ab dem Autobahnkreuz Kamp-Lintfort bis Goch, insbesondere im Raum Annaberg/Rheinberg, im Jahr 1997, und wie hoch wird sie voraussichtlich im Jahr 2000 und im Jahr 2010 sein?
2. Wie hoch ist dabei jeweils der Anteil des Lkw-Verkehrs?

Im Bereich Rheinberg wurde für den Zeitraum Januar bis Juni 1997 eine Verkehrsbelastung von 35 075 Kfz/24 h mit einem Lkw-Anteil von 12,8 % ermittelt. Für das Jahr 2000 wurden keine Prognosewerte berechnet. In der Bedarfsplanprognose für das Jahr 2010 wird für den Bereich Rheinberg eine Prognosebelastung von 42 000 Kfz/24 h mit einem Lkw-Anteil von 11,9 % angegeben.

3. Wie verändert sich der Lkw-Lärm bei der im allgemeinen geduldeten Überschreitung des Tempos um bis zu 10 km/h?

Ist vor dem Hintergrund der Lärmbelastung diese Duldung höherer Geschwindigkeiten aus Sicht der Bundesregierung akzeptabel?

Die Anordnung der jeweils zulässigen Geschwindigkeit ist Aufgabe der Straßenverkehrsbehörden der Länder und die Überwachung dieser Geschwindigkeiten ist Aufgabe der Polizei. Geschwindigkeitsüberschreitungen sind von den zuständigen Behörden der Länder in gebotenen Umfang durch Kontrollen zu unterbinden.

Der Lärm durch den Lkw-Verkehr würde sich bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung um 10 km/h jedoch um weniger als 1 dB(A) und damit nicht wahrnehmbar erhöhen.

4. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage des TÜV-Gutachtens von 1986, daß eine Verlängerung des Lärmschutzwalls (wie in der Einführung beschrieben) eine wesentliche Lärminderung im Bereich Annaberg/Rheinberg bewirken würde?

Die im TÜV-Gutachten von 1986 vorgeschlagene Verlängerung der vorhandenen Lärmschutzanlage ergibt aufgrund des großen Abstandes der Bebauung von ca. 500 m lediglich eine nicht wahrnehmbare Pegelminderung von ca. 1 dB(A).

5. Warum plant die Bundesregierung keine entsprechende Verlängerung des Lärmschutzwalls?

Warum wurden die Haushaltsmittel für Lärmschutzmaßnahmen an Bundesfernstraßen schon im Haushaltsjahr 1997 erheblich reduziert, obwohl die Klagen der betroffenen Bevölkerung – wie im Falle der A 57 – zunehmen?

Wie werden sich die Lärmschutz-Mittel weiterhin entwickeln?

Unabhängig von der geringen Lärmreduzierung besteht kein Anspruch auf Verlängerung des Lärmschutzwalles.

Die Mitteleinplanungen für die Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen orientieren sich an den länderbezogenen Aufwendungen und entsprachen bisher dem Bedarf. Es ist davon auszugehen, daß auch zukünftig ausreichende Mittel für die Lärmsanierung zur Verfügung stehen.

6. Befürwortet die Bundesregierung das in der Einführung aufgezeigte Tempolimit für den Fall, daß der Lärmschutzwall nicht gebaut werden sollte?

Wer ist für die Einführung dieses Tempolimits konkret zuständig?

Die Prüfung, ob durch ein Tempolimit eine spürbare Verbesserung der Lärm situation erreicht werden kann, muß auf die Fälle beschränkt bleiben, in denen die Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung überschritten werden. Dies ist hier nicht der Fall. Für die Festsetzung einer Geschwindigkeitsbeschränkung wäre die Straßenverkehrsbehörde des jeweiligen Landes zuständig.

