

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Uwe Schulz und der Fraktion AfD – Drucksache 20/982 –

Lärmschutzmaßnahmen des Teilstücks der Autobahn 49 zwischen Stadtallendorf und Homberg/Ohm

Vorbemerkung der Fragesteller

Eines der größten Straßenbauprojekte in Hessen ist sicherlich der Bau der Autobahn 49 (A 49). Auf einer Länge von über 17 Kilometern wird dieses Teilstück von der Anschlussstelle (AS) Stadtallendorf Nord bis zur Autobahn 5 geführt und führt somit zu einem vierstreifigen Lückenschluss im deutschen Autobahnnetz (<https://www.hna.de/lokales/meldungen/millionen-strasse-nbau-toppt-alles-12127582.html>). Bei einem Neubau oder einer wesentlichen Änderung einer Autobahn gibt es gesetzliche Regelungen in Bezug auf den Lärmschutz. „Nach dem Vermeidungsgrundsatz sind Verkehrswege so zu planen, dass unzumutbare Lärmimmissionen bereits im Vorfeld ausgeschlossen werden können“ (<https://www.bundestag.de/resource/blob/681372/f800fd41848cdcc030a63c5e0e16332a/WD-5-120-19-pdf-data.pdf>).

„Erst wenn auf Ebene der Planung kein hinreichender Lärmschutz verwirklicht werden kann, werden Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes ergriffen“ (ebd.). Aufgrund dieser Regelungen richtet sich der Fokus schon in der Planungsphase als auch in der konkreten Bauumsetzung auf Maßnahmen zur Lärminderung im Straßenverkehr. Der Minderung des Verkehrslärms und anderer Geräuschquellen sollte daher nach Auffassung der Fragesteller oberste Priorität eingeräumt werden.

In diesem Zusammenhang schreibt das Bundes-Immissionsschutzgesetz zwingend vor, dass die nach Gebietsnutzungen gestaffelten und festgelegten Immissionsgrenzwerte einzuhalten sind. „Werden die Immissionsgrenzwerte überschritten, besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz“ (ebd.).

1. Welche Art von Straßenoberbau wurde in der ursprünglichen Berechnung der Planungsphase der A 49 auf dem Teilstück zwischen Stadtallendorf und Homberg/Ohm in Bezug auf Lärmschutzmaßnahmen, Lärmschwellen oder anderer Geräuschquellen nach Kenntnis der Bundesregierung einbezogen oder berücksichtigt?

In der lärmtechnischen Berechnung wurde ein Straßenoberbau mit einer Straßendeckschicht mit dem Korrekturwert $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$ nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) berücksichtigt. Dieser Straßenoberbau

kann in verschiedenen Ausführungsvarianten (z. B. Asphalt, Beton) zur Ausführung gebracht werden.

2. Wird der Straßenoberbau auf dem Teilstück zwischen Stadtallendorf und Homberg/Ohm, so wie in der Planungsphase berechnet, nach Kenntnis der Bundesregierung weiterhin verbaut, oder muss, aufgrund geänderter Vorgaben ein anderer, vielleicht leiserer Straßenoberbau verwendet werden?
3. Sofern ein anderer Straßenoberbau auf dem beschriebenen Teilstück der A 49 aufgrund geänderter Vorgaben gegenwärtig verwendet wird, um welchen Straßenoberbau handelt es sich nach Kenntnis der Bundesregierung, und warum wurde ein anderer Straßenoberbau verwendet?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ja, es wird ein Straßenoberbau mit einem Korrekturwert $D_{\text{StrO}} = -2\text{dB(A)}$ nach RLS-90 entsprechend der Planfeststellung zur VKE 40 verbaut. Es ist ein Straßenoberbau in Betonbauweise vorgesehen.

4. Sind die ursprünglichen Berechnungen in Bezug auf die Immissionsgrenzwerte (Lärmschutz) des beschriebenen Teilstücks der A 49 nach Kenntnis der Bundesregierung noch aufrecht, oder mussten neue Berechnungen aufgrund rechtlicher Änderungen erstellt werden (bitte in Bezug auf die Immissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung der ursprünglichen Berechnungen ausführlich beantworten)?

Es wurden keine neuen Berechnungen erstellt.

5. Wird nach Kenntnis der Bundesregierung auf dem beschriebenen Teilstück der A 49 ein sog. Flüsterasphalt verbaut?
Wenn nein, warum nicht?

Nein. Der Einbau von sogenanntem Flüsterasphalt ist gemäß Lärmberechnung nicht erforderlich.

6. Wie hoch wäre nach Kenntnis der Bundesregierung die Kostensteigerung auf dem abgefragten Teilstück der A 49, wenn der sog. Flüsterasphalt Verwendung finden würde, im Vergleich zur gegenwärtig vorgesehenen Asphaltdeckschicht?

Der sogenannte Flüsterasphalt hat deutlich höhere Herstellungs- und Lebenszykluskosten als eine Standardbauweise in Beton oder in Asphalt.

7. Wie lange ist nach Kenntnis der Bundesregierung die bautechnische Haltbarkeit einer Betondecke, von normalem Asphalt und von sog. Flüsterasphalt angesetzt?

Gemäß der Verordnung zur Berechnung von Ablösungsbeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung – ABBV), Kapitel 4, Tabelle 8 beträgt die theoretische Nutzungsdauer

- einer Betondecke ca. 30 Jahre,
- einer Deckschicht aus Splittmastixasphalt 15 Jahre bzw. einer Deckschicht aus Gussasphalt ca. 25 Jahre und
- einer Deckschicht aus offenporigem Asphalt (sogenannter Flüsterasphalt) ca. 10 Jahre.

Die reale Nutzungsdauer hängt stark von der Verkehrsbeanspruchung, den eingesetzten Baustoffen und der Einbauqualität ab und kann von den o. g. Nutzungsdauern sowohl nach oben als auch nach unten abweichen.

8. Wie verändert sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Verlauf der Isophonen im Bereich der Kammhöhe zwischen Appenrod und Homberg/Ohm durch die Höherlegung der A 49 in diesem Bereich, und ändert sich dadurch der Lärmpegel?

Die Höhenlage einer Verkehrsanlage in Bezug zum Gelände hat Auswirkungen auf die durch den Verkehrslärm verursachten Beurteilungspegel. Der lärmtechnischen Berechnung der Planfeststellung liegt die planfestgestellte Lage und Höhe der A 49 zugrunde. Die lärmtechnische Untersuchung kommt zum Ergebnis, dass in dem in der Frage ausgewiesenen Bereich keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte durch die Trasse der A 49 vorliegen.

9. Wie hoch wäre nach Kenntnis der Bundesregierung die Kostensteigerung, wenn auf der Kammhöhe zwischen Appenrod und Homberg/Ohm eine Lärmschutzwand gebaut würde (pro Meter oder Kilometer Lärmschutzwand)?

Die Kosten für eine Lärmschutzwand belaufen sich im Mittel auf ca. 612 Euro/m² Wandfläche (Preisstand 2019 gemäß der „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2017 – 2018 – 2019“).

10. Hat der Kreis Vogelsberg (Hessen) nach Kenntnis der Bundesregierung Lärmschutzmaßnahmen am abgefragten Teilabschnitt der A 49 beantragt, und wenn ja, welche, und wie hat die hessische Landesregierung nach Kenntnis der Bundesregierung diesbezüglich entschieden (bitte nach beantragten Lärmschutzmaßnahmen und deren Kosten aufschlüsseln)?

Dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr ist eine solche Beantragung nicht bekannt.

11. Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im abgefragten Teilstück der A 49 beantragt, bewilligt und verbaut (bitte nach beantragten Lärmschutzmaßnahmen, Standorten und deren Kosten aufschlüsseln)?

Im betreffenden Abschnitt der A 49 sind dem Vorhabenträger keine beantragten, bewilligten und verbauten Maßnahmen über die planfestgestellten Maßnahmen zum Lärmschutz hinaus bekannt. Im Planfeststellungsbeschluss zur VKE 40 der A 49 sind folgende Maßnahmen zum Lärmschutz enthalten: Aktiver Lärmschutz in Form einer lärmmindernden Straßendeckschicht mit $D_{\text{Stro}} = 2,0 \text{ dB(A)}$ auf der A 49 und in den Abschnitten der Straßen des nachgeordneten Netzes, deren Bau und wesentliche Änderung als Folgemaßnahme Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses zur A 49, VKE 40 ist.

Darüber hinaus werden die aus umweltfachlicher Sicht notwendigen Irritations-schutzwände zusätzlich lärmreflektionsmindernd ausgeführt.

Die Talbrückenbauwerke in der VKE 40 erhalten regelgeprüfte, lärmgeminder-te Fahrbahnübergänge.

Weiterhin tragen folgende 4,0 m hohen Verwallungen, die zum Schutz des Landschaftsbildes und zur Unterbrechung der Sichtbeziehungen vorgesehen sind, zusätzlich zur Abschirmung der Ortslagen Homberg (Ohm) und Maulbach gegenüber Verkehrsgläuschen bei:

- Bau-km 69+900 bis 70+400 auf ca. 500 m Länge südlich der AS Homberg (Ohm) Nord auf der Westseite der A 49.
- Bau-km 73+060 bis 73+340 auf ca. 290 m Länge auf der Nordseite der A 49.

Aufgrund der Verkehrszunahme auf der L 3072, die im kausalen Zusammen-hang mit dem Neubau der A 49 steht, hat der Vorhabenträger folgende Lärm-schutzmaßnahmen in der Planfeststellung der VKE 40 verbindlich zugesagt:

Aktive Maßnahmen in Form eines lärmindernden Belags mit $D_{StrO} = 2,0$ dB(A) auf der L 3072 zwischen der Anschlussstelle Homberg (Ohm) und dem Beginn der Ortsdurchfahrt Homberg (Ohm) von Bau-km 0+007,004 bis Bau-km 0+980,000 sowie eine 2,50 m hohe Lärmschutzwand auf insgesamt 186 m Länge an der Südseite der L 3072 im Bereich der Gebäude der Schott-ener Sozialdienste.

Darüber hinaus hat der Vorhabenträger in der Planfeststellung zur VKE 40 zu-gesagt, allen Eigentümern von Wohngebäuden, an denen die von der Berliner Straße im Bereich Homberg (Ohm) ausgehenden Verkehrsgläusche die Immis-sionsgrenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes überschreiten, Entschädigung für Maßnahmen des passiven Schallschutzes sowie für Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche zu leisten. Die konkreten Grundstücke sind im Planfeststellungsbeschluss zur VKE 40 aufgeführt. Für die Eigentümer zweier weiterer Grundstücke im ange-fragten Streckenbereich der A 49 bestehen dem Grunde nach Anspruch auf Ent-schädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen. Der Umfang und die Höhe der Entschädigungen für passive Lärmschutzmaßnahmen an den baulichen Anla-gen werden derzeit für jeden Schutzfall separat ermittelt.