

Düsseldorf, im Juli 2011

Stellungnahme zur Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr "Lärmschutz an Autobahnen" (Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 15/1313) am 6. Juli 2011

8. Wie schätzen Sie die Lärmbelastungssituation in NRW im Vergleich zu anderen Bundesländern ein?

Insbesondere im Ballungsraum Rhein-Ruhr führen Autobahnen zum Teil direkt durch städtische Gebiete mit unmittelbar anschließender mehrgeschossiger Wohnbebauung mit entsprechender **massiver Belastung der AnwohnerInnen** (A 40). Ähnlich wie in anderen Bundesländern haben aber auch vermeintlich unproblematisch "im Grünen" liegende Autobahnabschnitte zum Teil eine **Verlärmung ganzer Bereiche** zur Folge (z.B. A 43 im Bereich der Haard, Zubringer A 46 am Unterbacher See in Düsseldorf). Dies sind dann wiederum Gebiete, die zur Naherholung etwa am Wochenende genutzt werden - möglicherweise u.a. von jenen, die bereits zuhause entsprechender Belastung ausgesetzt sind. Dies macht deutlich, dass es in gerade in NRW jenseits aller Diskussionen um Lärmschutzmaßnahmen zunächst darauf ankommt, so viele **von Fernstraßen unzerschnittene Räume wie möglich** zu erhalten.

9. Halten Sie die mit Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksache 15/1313) geforderten Maßnahmen für ausreichend, um die Belastungssituation von Menschen an Autobahnen zu reduzieren; und wenn nicht, welche zusätzlichen Maßnahmen schlagen Sie vor?

Die im Antrag geforderten Forderungen nach detaillierter Information und Erstellung eines Lärmaktionsplanes können eine wichtige Grundlage für weitere Maßnahmen bilden. Insbesondere wäre es hilfreich, Angaben über **Verkehrsstärken und Lärmbelastung im Bereich von Autobahnen mit Zahlen betroffener AnwohnerInnen** zu erhalten. Beim Lärmaktionsplan des Landes stellt sich die Frage, wie dieser finanziell hinterlegt werden kann. Darüber hinaus dienen auch alle Maßnahmen zur **Vermeidung von Verkehrsaufkommen bzw. -aufwand** (z.B. Stärkung regionaler Strukturen mit der Folge geringerer Distanzen, Mobilitätsmanagement) auch der Verringerung der Lärmbelastung und sollten daher ebenso wie Tempolimits (vgl. unten) weiter verfolgt werden.

15. Welche Dezibel-Werte bzw. Senkungen können durch welche Geschwindigkeitsbegrenzung erreicht werden?

Laut aktueller Auskunft des Umweltbundesamtes sind die Angaben in der grundlegenden UBA-Studie "Umweltauswirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen" (1999) im wesentlichen noch gültig: Danach können mit einem Tempolimit von 120 km/h bzw. 100 km/h gegenüber der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h Lärminderungen (Mittelungspegel in 25 m) erreicht werden von:

120 km/h: 0,5 db(A) bzw. 100 km/h: 1,5 db(A), jeweils werktags, bei Lkw-Anteil 15 %;
120 km/h: 1 db (A) bzw. 100 km/h: 3,2 db(A), jeweils sonntags bei Lkw-Anteil 0 %. (S. 16)



Dies zeigt eine nur geringe Verringerung der Belastung, so dass es **zusätzlicher Maßnahmen** bedürfte, um spürbare Wirkungen zu erreichen. Ab einem Anteil von etwa 20 % sind die **dominierende Geräuschquelle die Lkw**, so dass deren negative Wirkung die eines Tempolimits überlagert, sofern es bei über 80 km/h liegt.

Nach Angaben des UBA sind allerdings die Geräuschemissionen von Pkw in den letzten zehn Jahren u.a. durch einen Anstieg der gefahrenen Geschwindigkeiten tendenziell gestiegen. Zudem bemisst sich die als besonders negativ wahrgenommene Wirkung für AnwohnerInnen auch durch **besonders schnelle und damit besonders laute Einzelfahrzeuge**. Diese Belastung könnte durch ein Tempolimit vermieden werden. Denkbar wäre auch ein schärferes und damit wirkungsvolleres, ggf. differenziertes **Tempolimit für Pkw und Lkw zu bestimmten Zeiten** (z.B. nachts im Bereich von Abschnitten mit dichter Wohnbebauung wie an der A 40).

16. Sollten bei Neubau oder Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen die sozialen Auswirkungen der Baumaßnahme auf die angrenzende Wohnbebauung im Planfeststellungsverfahren mit betrachtet werden?

Dies wird bereits gemacht, jedenfalls insoweit AnwohnerInnen sich im Rahmen von Verfahren zu Wort melden, und könnte ggf. erweitert werden. Bislang führt dies in aller Regel aber nicht zur Infragestellung oder Modifizierung der Maßnahme, sondern lediglich zu Regelungen für einzelne Betroffene (z.B. Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen). Im Planfeststellungsverfahren festgeschrieben werden könnten z.B. **Lärmgrenzwerte**, deren Einhaltung regelmäßig überprüft werden müsste mit der Vorgabe, dass bei späteren Überschreitungen etwa infolge gestiegenem Verkehrsaufkommen zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden müssten.

17. Auf vielen Autobahnen, die in den 60er und 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts gebaut wurden, hat sich der Kfz-Verkehr viel stärker entwickelt als zur Bauzeit angenommen. Anspruch auf Lärmschutz erhalten Anwohner jedoch erst bei größeren baulichen Veränderungen an der Lärm verursachenden Straße. Sollte Ihrer Meinung nach hier von der Landesregierung die Initiative ergriffen werden, um durch veränderte Bundesgesetzgebung die Rechte der Anwohner zu stärken?

Auch an Straßen, die in den 60er und 70er Jahren gebaut wurden, leiden viele AnwohnerInnen an den Folgen gestiegenen Lärms. Eine nachträgliche Lärmsanierung ist vor diesem Hintergrund ein **sinnvolles Konjunkturprogramm**, das sowohl der Wirtschaft als auch der Gesundheit der Bevölkerung zugute kommt.