

Antwort

der Landesregierung
auf die Kleine Anfrage 1775
des Abgeordneten René Wilke
Fraktion DIE LINKE
Drucksache 6/4221

Verkehrslärm Brieskow-Finkenheerd

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkungen des Fragestellers: Durch Brieskow-Finkenheerd führt die neue Ortsumgehung als Teil der Oder-Lausitz-Trasse, die im Dezember 2015 eröffnet wurde. Seitdem rollt der Verkehr mit 100 km/h (oder höher) für PKW durch den Ort. Entlang der Trasse gibt es Abschnitte ohne Lärmschutzmaßnahmen. Diese Schnellstraße ist zwischen eine Ortsstraße und eine Eisenbahnlinie gebaut worden. So geht täglich ein hoher Verkehrslärm von drei direkt nebeneinander befindlichen Lebensqualität von Anwohnerinnen und Anwohner erheblich, die diese Situation als gesundheitsgefährdend einschätzen.

Frage 1: Wurden in der Ortslage aktuell Schallemissionsmessungen durchgeführt?

Frage 2: Wurden insbesondere Messungen an den Positionen der Trasse durchgeführt, an denen die Schallschutzwand unterbrochen wurde?

zu Fragen 1 und 2: Grundlage schalltechnischer Untersuchungen im Rahmen von Straßenbauprojekten ist die 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV). Diese schreibt in § 3 vor, dass der Beurteilungspegel zu berechnen ist. Eine Lärmmessung eignet sich hierfür nicht, da die Messung immer von den jeweils gerade vorherrschenden Randbedingungen abhängt (beispielsweise Witterungseinflüsse, Hintergrundgeräusche oder auch schwer erfassbare – auch längerfristige – zeitliche Schwankungen der Verkehrsstärke) und demzufolge immer nur Momentaufnahmen zulässt. Eine Lärmberechnung wird nach der 16. BImSchV ausdrücklich gefordert. Dort sind auch die Berechnungsgrundlagen zu finden. Die Berechnungsverfahren sind so konzipiert, dass in nahezu allen Fällen die Ergebnisse von Vergleichsmessungen unter denen der Berechnung liegen. Im Übrigen stellt die Berechnung auf das prognostizierte Verkehrsaufkommen, welches höher als die aktuelle Verkehrsbelegung ist, sowie die zulässigen Geschwindigkeiten ab.

Frage 3: Kann die Schallschutzwand durchgehend gebaut werden, um Anwohnerinnen und Anwohner zu schützen? Was ist dafür zu tun?

zu Frage 3: Von Seiten der Bundesstraßenverwaltung kann eine zusätzliche Schallschutzwand nicht errichtet werden. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 30.05.2012 (Az.: 9 A 35.10) den Planfeststellungsbeschluss bestätigt. Ein Vergleichsangebot, welches die Schließung der Lücke in der Lärmschutzwand im Bereich der Bahnhofstraße vorsah, wurde durch die Klärgemeinschaft abgelehnt. Soweit ein Dritter die Bau- und Unterhaltungskosten trägt, würde die Bundesstraßenverwaltung einer einvernehmlichen Lösung zustimmen.

Frage 4: Warum ist eine durchgehende Schallschutzwand nicht von vorn herein errichtet worden? Welche Entscheidungen lagen dem zu Grunde?

zu Frage 4: Aufgrund der Einstufung als Mischgebiet, welches im Urteil vom 30.05.2012 (Az.: 9 A 35.10) bestätigt wurde, entstehen keine Überschreitungen der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte. Aktiver Schallschutz kann nur dort gewährleistet werden, wo die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden.

Frage 5: Werden Schallemissionsmessungen durchgeführt, die die Emissionswerte der drei Schallerzeugenden Verkehrswege berücksichtigen?

Frage 6: Gibt es eine Bereitschaft, die Messungen der Anwohnerinnen und Anwohner zu würdigen und Schlussfolgerungen zu ziehen?

Frage 7: Gibt es Möglichkeiten, für eine Lärmreduzierung durch Geschwindigkeitsreduzierung auf dem entsprechenden Trassenabschnitt zu sorgen?

zu Fragen 5 bis 7: Siehe Antwort zu Fragen 1 und 2.

Frage 8: Ein Wohnhaus des Grundstücks, auf dem sich mehrere Häuser befinden, fehlte ursprünglich in der Planung, das der Trasse am nächsten liegt. Es wurde aufgrund eines Einspruchs nachträglich hinzugefügt. Haben sich daraus neue Rückschlüsse für die errechneten Werte für die Schallemissionen und die Wirkung der Schallschutzwand ergeben? Wurden die Schallschutzwerte im Nachgang geprüft?

zu Frage 8: Bei der Vorortbesichtigung des Gutachters hatte das Gebäude in der Bahnhofstraße 4 den Eindruck vermittelt, dass es nicht bewohnt wäre. Erst im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde bekannt, dass das Gebäude zu Wohnzwecken genutzt wird. Dementsprechend hat der Vorhabenträger die schalltechnische Unterlage ergänzt. Da keine Überschreitung der Grenzwerte vorlag, mussten die Lärmschutzwände nicht weiter betrachtet werden.