

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Evers (CDU)

vom 13. April 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. April 2022)

zum Thema:

Lärmschutz in Altglienicke

und **Antwort** vom 03. Mai 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Mai 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Stefan Evers (CDU)
Über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

Über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11601
vom 13. April 2022
über Lärmschutz in Altglienicke

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen sowie für die Planung und Durchführung von Schallschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen zuständige Autobahn GmbH des Bundes um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche Lärmobergrenzen durch die BAB 113 sind entlang des Ortsteils Altglienicke im Bezirk Treptow-Köpenick derzeit erlaubt?

Antwort zu 1:

Die Autobahn GmbH hat wie folgt geantwortet:

„Gebietsartbezogene Immissionsgrenzwerte in Bezug auf Verkehrslärm bestehen ausschließlich beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen im Rahmen der Lärmvorsorge.

Aktuell werden an der A 113 im Bereich des Ortsteils Altglienicke durch die Autobahn GmbH des Bundes keine Baumaßnahmen geplant, die die Kriterien der wesentlichen Änderung erfüllen und Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge begründen könnten.“

Frage 2:

Wie haben sich die Lärmimmissionen in den vergangenen Jahren entwickelt und wann wurden letzte Messungen durchgeführt?

Frage 3:

Sofern eine Zunahme der Lärmimmissionen zu verzeichnen ist: Welche Ursachen werden hierfür hauptsächlich gesehen und welche weitere Entwicklung ist hieraus abzuleiten?

Antwort zu 2 und 3:

Eine Grundlage zur Überprüfung sich verändernder Lärmimmissionen sind die strategischen Lärmkarten des Landes Berlin. Diese werden alle fünf Jahre fortgeschrieben, letztmalig 2017. Momentan wird die Lärmkartierung 2022 berechnet. Das Ergebnis wird voraussichtlich im Juli 2022 veröffentlicht. Danach ist ein Vergleich für die vergangenen Jahre möglich. Zu berücksichtigen ist, dass sich die Berechnungsverfahren für die Lärmkartierung 2017 und 2022 aufgrund europäischer Vorgaben unterscheiden. Daraus werden sich trotz gleichbleibender Verkehrsindikatoren Veränderungen ergeben, die im Einzelnen noch nicht zu quantifizieren sind.

Messergebnisse liegen dem Senat nicht vor.

Prinzipiell wird nach deutscher und europäischer Normung und Rechtslage der Verkehrslärm ausschließlich berechnet. Eine Verkehrslärmmessung kann im Einzelfall hilfreich sein, jedoch erscheint ein Vergleich aus Berechnungen der Planfeststellungsbehörde mit aktuellen Messungen wenig zielführend: Prognoserechnungen und aktuelle Messwerte können aus den verschiedensten Gründen zu unterschiedlichen Ergebnissen führen.

So wird bei Messungen lediglich eine momentane Lärmsituation erfasst. Um daraus aber repräsentative und vergleichbare Mittelungspegel abzuleiten, ist ein erheblicher Aufwand erforderlich. Neben der eigentlichen Messung müssten beispielsweise Witterungseinflüsse, Hintergrundgeräusche, Geräusche durch andere Lärmquellen sowie pandemie-, baustellen- oder unfallbedingte Schwankungen der Verkehrsstärke erfasst und bewertet werden.

Frage 4:

Kann von einer erheblichen Zunahme der Lärmimmissionen ausgegangen werden, sobald der Flughafen BER seine geplante und prognostizierte Auslastung erreicht und welche vorsorgliche Planung gibt es derzeit hierzu?

Antwort zu 4:

Die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens A113 neu / A 100 für die Lärmberechnung verwendete Verkehrsbelastungszahl (DTV in Kfz/24h) lautet bei Berücksichtigung des 16. Bauabschnitts der A 100 für den Abschnitt Landesgrenze Brandenburg (BB)/ Berlin (BE) bis Anschlussstelle (AS) Adlershof 119.000 Kfz/24 h. In dieser Zahl ist das durch den neuen Hauptstadtflughafen induzierte zusätzliche Verkehrsaufkommen bereits enthalten. Diese Querschnittsbelastung bildete die Grundlage für die Ermittlung / Überprüfung der Schutzansprüche und für die Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen.

Die Notwendigkeit ergänzender vorsorglicher Planungen wird derzeit nicht gesehen.

Anhand der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2019, also vor der Eröffnung des BER, betrug die Verkehrsbelastung auf dem o.g. Abschnitt (Landesgrenze BB/BE bis AS Adlershof) 81.000 Kfz/24 h werktags im Querschnitt.

Frage 5:

Welche zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen insbesondere im Bereich des offenen Teilstücks zwischen den Tunneln Altglienicke und Rudower Höhe wurden zum Schutz der Anwohner zwischenzeitlich ergriffen bzw. sind zur Optimierung zukünftig geplant bzw. angedacht?

Antwort zu 5:

Die Autobahn GmbH hat wie folgt geantwortet:

„Der benannte Autobahnabschnitt ist Teil der Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses für den Neubau der Bundesautobahn (BAB) A 113 (neu) von der Landesgrenze Berlin/Brandenburg bis Autobahndreieck (AD) Neukölln und der A 100 von Anschlussstelle (AS) Buschkrugallee bis zur AS Grenzallee (Provisorium) - Beschluss 'XII B 2/99 vom 09. September 1999. Im Rahmen der Planfeststellung wurden schalltechnische Untersuchungen durchgeführt, Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen geprüft und ggf. erforderliche Lärmschutzmaßnahmen dimensioniert. Dabei wurden sowohl aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) als auch an Immissionsorten an denen dennoch Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte verbleiben, passive Lärmschutzmaßnahmen (Verbesserung der Bauschalldämmmaße der Umfassungsbauteile von Wohngebäuden, z.B. Schallschutzfenster) dem Grunde nach ausgewiesen.“

Die der Planfeststellung zu Grunde liegende prognostizierte Verkehrsstärke ist zum heutigen Zeitpunkt weder erreicht noch überschritten. Ein Anspruch auf ergänzende Lärmschutzmaßnahmen besteht nicht.

Frage 6:

Mit welchen finanziellen Aufwendungen des Landes Berlin wäre ein ausreichender Lärmschutz verbunden?

Antwort zu 6:

Nach Planfeststellung (siehe Antwort zu Frage 5) ist die der Planfeststellung zu Grunde liegende prognostizierte Verkehrsstärke zum heutigen Zeitpunkt weder erreicht noch überschritten und es bestehen keine Ansprüche auf ergänzende Lärmschutzmaßnahmen. Ein ausreichender Lärmschutz ist somit gegeben und es sind keine finanziellen Aufwendungen notwendig.

Frage 7:

Kommen neben baulichen Schallschutzmaßnahmen auch verkehrslenkende Maßnahmen wie Geschwindigkeits-reduzierungen auf der BAB 113 in Betracht?

Antwort zu 7:

Die Autobahn GmbH hat wie folgt geantwortet:

„Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen ist auf der Grundlage der einschlägigen rechtlichen Vorgaben (§ 45 Abs. 11 i. V. m. §§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, 45 Abs. 1a sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung) im Rahmen einzelfallbezogener Ermessensentscheidungen möglich. Die „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) sind hierbei die maßgeblichen Richtlinien gemäß StVO für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen. Die darin aufgeführten Richtwerte für Beurteilungspegel am Immissionsort sind deutlich höher als die Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge.“

Ergänzung des Senats:

Die Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV waren die Grundlage bei der Auslegung des Schallschutzes an der BAB 113 im Zuge der Planfeststellung und wurden entsprechend umgesetzt. Die Lärmbelastungen der BAB 113 sind demnach niedriger als die Auslöseschwellen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Grundlage der StVO.

Es besteht somit keine Veranlassung und keine Rechtsgrundlage zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Lärmschutz.

Frage 8:

Liegen dem Senat bereits Bürgerbeschwerden aus diesem Bereich vor und wenn ja, wie viele?

Antwort zu 8:

Bürgerbeschwerden liegen dem Senat nicht vor.

Berlin, den 03.05.2022

In Vertretung
Dr. Silke Karcher
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz