



Dr. Hans Reichhart

Präsidentin  
des Bayer. Landtags  
Frau Ilse Aigner, MdL  
Maximilianeum  
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
PI/G-4255-3/687 B  
27.11.2019

Unser Zeichen  
44

München  
08.01.2020

**Schriftliche Anfrage der Herren Abgeordneten Johannes Becher, Andreas  
Krahl vom 27.11.2019 betreffend Lärmbelastungen an der A 94**

Anlage  
Tabellarische Aufstellung Lärmschutzeinrichtungen

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit dem Staatsministe-  
rium des Innern, für Sport und Integration

*Zu 1.a) Welche Lärmmessungen werden durchgeführt werden?*

*Zu 1.b) An welchen Standorten wird gemessen?*

*Zu 1.c) Nach welchen Kriterien werden diese ausgewählt?*

Die Fragen 1.a) bis c) werden gemeinsam beantwortet.

Im Fahrbahnbereich werden Emissionsmessungen der Fahrbahnoberflächen nach dem sogenannten „Statistischen Vorbeifahrt-Verfahren“ zur Überprüfung durchgeführt. Die Mess-Standorte sollen an repräsentativen charakteristischen Punkten, mit möglichst wenig Störgeräuschen liegen. Die Standortwahl erfolgt nach Auswertung der ersten Messungen des Fahrbahnbelages der Autobahn, welche Ende November 2019 durchgeführt wurden.

Nach dem Beschluss des Ausschusses für Wohnen Bau und Verkehr vom 3. Dezember 2019 sollen auch Immissionsmessungen an repräsentativen, an der Autobahn gelegenen Anwesen durchgeführt werden.

*Zu 2.a) In welcher Häufigkeit wird gemessen?*

*Zu 2.b) Zu welchen Uhrzeiten wird gemessen?*

*Zu 2.c) Wann ist mit den Ergebnissen der Messungen zu rechnen?*

Die Fragen 2.a) bis c) werden gemeinsam beantwortet.

Derzeit wird durch die Autobahndirektion Südbayern die Beauftragung eines Fachbüros für Immissionsmessungen vorbereitet. Die Häufigkeit und Uhrzeiten richten sich nach den normierten Vorgaben für Immissionsmessungen. Die Normen stellen Anforderungen unter anderem an die Witterung, so dass es voraussichtlich über den kommenden Sommer dauern wird, bis alle erforderlichen Messungen durchgeführt werden können.

*Zu 3.a) Welche Maßnahmen plant die Staatsregierung, sollten die Lärmmessungen ergeben, dass Grenzwerte überschritten werden?*

*Zu 3.b) Bis wann sollen diese Maßnahmen durchgeführt werden?*

*Zu 3.c) Welche Konsequenzen wird die Staatsregierung ziehen, sollten die Lärmmessungen ergeben, dass Grenzwerte zwar nicht überschritten werden, die Lärmbelastungen für die Anwohner und Anwohnerinnen aber weiterhin unannehmbar sind?*

Die Fragen 3.a) bis c) werden gemeinsam beantwortet.

Bisher werden in Deutschland Lärmschutzmaßnahmen an Bundesfernstraßen ausschließlich auf Grundlage von Lärmberechnungen dimensioniert. Inwieweit

sich aus den Lärmmessungen Maßnahmen ableiten lassen, kann abschließend erst nach Vorliegen der Ergebnisse gemeinsam mit dem Kostenträger Bund entschieden werden.

*Zu 4.a) Welche konkreten Maßnahmen plant die Staatsregierung, um die Lärmbelastung für die Anwohner und Anwohnerinnen sofort wirkungsvoll zu reduzieren?*

*Zu 4.b) Bis wann sollen diese Maßnahmen durchgeführt werden?*

Die Fragen 4.a) und b) werden gemeinsam beantwortet.

Derzeit sind keine konkreten Maßnahmen geplant.

*Zu 5.a) Wie würde ein Tempolimit die Lärmbelastungen beeinflussen?*

*Zu 5.b) Welche Höhe einer Geschwindigkeitsbegrenzung müsste gewählt werden, damit sich signifikante Verbesserungen ergeben?*

Die Fragen 5.a) und b) werden gemeinsam beantwortet.

Rechtliche Voraussetzung für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen sind bundesweit einheitlich in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und als Orientierungshilfe für den Vollzug in den ebenfalls bundesweit einheitlichen „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ geregelt. Danach ist aktuell kein rechtlicher Handlungsbedarf gegeben.

Geringere Fahrzeuggeschwindigkeiten gehen mit einer Verringerung der Lärmemissionen einher. Was unter „signifikanten Verbesserungen“ zu verstehen ist, bleibt allerdings unbestimmt. Insoweit lässt sich die Frage nach der dazu nötigen Geschwindigkeitsbegrenzung nicht beantworten.

*Zu 6.a) Welche Lärmschutzmaßnahmen wurden beim Bau des Autobahnteilstückes ergriffen?*

Der Anspruch auf Lärmschutz beim Neubau von Straßen ist gesetzlich geregelt. Die Vorgaben der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) wurden angewendet. Die Schallschutzmaßnahmen in Form von Wänden und Erdwällen – Grundlage hierfür sind die bestandskräftigen Planfeststellungs- und Planänderungsbeschlüsse für den Bau der A 94 in dem Abschnitt zwischen Pastetten und Heldenstein – sind unter Angabe des jeweiligen Streckenkilometers der Bundesautobahn (BAB), der jeweiligen Länge und der jeweiligen Höhe über der Fahrbahn getrennt für die Fahrtrichtungen Mühldorf und München der in Anlage beigefügten Tabelle zu entnehmen.

Darüber hinaus enthalten die bestandskräftigen Planfeststellungs- und Planänderungsbeschlüsse für den Bau der A 94 sowie ein vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof geschlossener Vergleich zusätzlich verbindliche Vorgaben für die dauerhafte lärmindernde Wirkung der einzubauenden Fahrbahnbeläge.

*Zu 6.b) Besteht der Verdacht, dass es Mängel an den Lärmschutzmaßnahmen gibt?*

*Zu 6.c) Oder an der Baumaßnahme selbst?*

*Zu 7.a) Falls Mängel zu verzeichnen sind, welche sind das?*

*Zu 7.b) Welche Maßnahmen sind geplant, um diese Mängel zu beheben?*

Die Fragen 6.b), 6.c), 7.a) und 7.b) werden gemeinsam beantwortet.

Nach jetzigen Erkenntnissen gibt es keine Anhaltspunkte, dass es Mängel an den Lärmschutzmaßnahmen oder der Baumaßnahme selbst gibt. Dennoch soll nach dem Beschluss des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr der Landtag die Staatsregierung auffordern, die Planung und die Bauausführung nochmals zu überprüfen und die unter 2. beschriebenen Messungen durchführen zu lassen.

*Zu 8.a) Entspricht die jetzige Lärmentwicklung den prognostizierten Werten aus dem Lärmschutzgutachten?*

*Zu 8.b) Wenn nein, welche Abweichungen gibt es?*

*Zu 8.c) Warum gibt es diese Abweichungen?*

Die Fragen 8.a) bis c) werden gemeinsam beantwortet.

Die Immissionsberechnungen im Rahmen der Planfeststellung wurden mit der Prognoseverkehrsstärke für das Jahr 2025 berechnet. Die aktuelle Verkehrsstärke liegt noch deutlich unter den Prognosewerten, somit sind auch die aktuellen Berechnungswerte noch unter denen der Prognose.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Hans Reichhart  
Staatsminister