

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 2448

des Abgeordneten Dr. Andreas Bernig

Fraktion DIE LINKE

Landtagsdrucksache 4/6396

Wortlaut der Kleinen Anfrage 2448 vom 19.06.2008:

A 10 Töplitz Havelbrücke

Seit Erneuerung der Havelbrücke auf der A 10 (Bauwerk 60) fühlen sich die Anwohner von Töplitz, Leest und Kemnitz einer zunehmenden Lärmbelastigung ausgesetzt. Die steigende Lärmbelastigung wird zum einen auf den zunehmenden Verkehr, vor allem LKW, zurückgeführt und zum anderen auf die Fahrbahnübergangskonstruktion sowie die Konstruktion des Brückentragwerks der Havelbrücke. Die Brücke wurde erneuert (Richtungsfahrbahn Nord 1997-1999, Richtungsfahrbahn Süd 2002-2004) und dabei von 4 auf 6 Fahrspuren verbreitert. Für die Richtungsfahrbahn Süd wurde eine geräuschkindernde Übergangskonstruktion gewählt.

Die Stadt Werder (Havel) hat den Entwurf einer Lärmaktionsplanung vorgelegt, der für den Bereich der A 10 Havelbrücke folgende lärmindernde Maßnahmen vorschlägt:
Erneuerung der Fahrbahnoberflächen, Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf 100 km/h, Verbesserung der Brückenübergänge, Errichtung von Lärmschutzwänden.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie kommt es, dass die Brücke auf 6 Fahrspuren ausgebaut wurde, obwohl die an die Brücke anschließende Autobahn nur vierspurig befahrbar ist?
2. Stellt die Verbreiterung der Brücke von 2 auf 3 Fahrspuren je Richtungsfahrbahn eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV dar? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja: Inwieweit wird sichergestellt, dass die Beurteilungspegel laut 16. BImSchV nicht überschritten werden?
3. Welche Bemühungen der Landesregierung gab es bisher, um die Lärmbelastigung für die Anwohner im Bereich der A 10 Havelbrücke zu reduzieren?
4. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, auch auf der Richtungsfahrbahn Nord eine geräuschkindernde Übergangskonstruktion einzubauen?
5. Wurden die vom Landesbetrieb Straßenwesen angekündigten Schallemissionsmessungen unterhalb der Brücke bereits durchgeführt? Wenn ja, zu welchen Ergebnissen kamen die Messungen? Wenn nein, wann werden die Messungen durchgeführt?
6. Inwieweit besteht für die Anwohner im Bereich der A 10 Havelbrücke ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz?

7. Falls kein gesetzlicher Anspruch besteht: Wie wird sichergestellt, dass die Anwohner im Gebiet der A 10 Havelbrücke ausreichend vor Lärm und seinen nachweislich gesundheitsschädlichen Wirkungen geschützt werden bzw. welche weiteren Möglichkeiten bestehen, um den Lärm im Bereich der Havelbrücke zu reduzieren?
8. Wie bewertet die Landesregierung die Vorschläge, die im Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Werder (Havel) unterbreitet wurden hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit?
9. Inwieweit wird die Landesregierung die Umsetzung der im Entwurf des Lärmaktionsplans unterbreiteten Vorschläge unterstützen und dazu auch finanzielle Mittel bereitstellen?

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Raumordnung die Kleine Anfrage wie folgt:

Es wird davon ausgegangen, dass es sich in der Fragestellung bei der „Richtungsfahrbahn Nord“ um die nordwestlich gelegene, 2004 fertiggestellte Fahrbahn handelt und mit der „Richtungsfahrbahn Süd“ die südöstlich gelegene, 1999 fertiggestellte Fahrbahn gemeint ist.

Frage 1:

Wie kommt es, dass die Brücke auf 6 Fahrspuren ausgebaut wurde, obwohl die an die Brücke anschließende Autobahn nur vierspurig befahrbar ist?

Zu Frage 1:

Im alten Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (gültig bis 2004) war der sechsstreifige Ausbau der A 10 zwischen der Anschlussstelle (AS) Groß Kreuz und der AS Berlin-Spandau im „Vordringlichen Bedarf“ vorgesehen. Vor diesem Hintergrund wurde mit Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums das Bauwerk 60 im Zuge der A 10 mit einem sechsstreifigen Querschnitt gebaut.

Der seit 2004 gültige Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen hat den Ausbaubedarf der A 10 zwischen der AS Groß Kreuz und der AS Berlin-Spandau grundsätzlich bestätigt und dem „Weiteren Bedarf“ zugeordnet. Ein zeitlicher Rahmen für den sechsstreifigen Ausbau der an die Brücke anschließenden Streckenabschnitte besteht daher derzeit nicht.

Frage 2:

Stellt die Verbreiterung der Brücke von 2 auf 3 Fahrspuren je Richtungsfahrbahn eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV dar? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja: Inwieweit wird sichergestellt, dass die Beurteilungspegel laut 16. BImSchV nicht überschritten werden?

Zu Frage 2:

Nach § 1 Abs. (2) Satz 1 der 16. BImSchV ist eine Änderung wesentlich, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen baulich erweitert wird. Mit einem durchgehenden Fahrstreifen ist dabei der gesamte Streckenabschnitt zwischen zwei Verknüpfungen (z. B. Anschlussstellen) gemeint. Im vorliegenden Fall ist nur das Bauwerk 60 (Havelbrücke) im Zuge der A 10 punktuell sechsstreifig baulich erweitert worden, ohne dass diese zusätzlichen Fahrstreifen gegenwärtig genutzt werden. Für Maßnahmen der Lärmvorsorge besteht somit keine Rechtsgrundlage.

Frage 3:

Welche Bemühungen der Landesregierung gab es bisher, um die Lärmbelästigung für die Anwohner im Bereich der A 10 Havelbrücke zu reduzieren?

Frage 4:

Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, auch auf der Richtungsfahrbahn Nord eine geräuschkindernde Übergangskonstruktion einzubauen?

Zu Frage 3 und 4:

Die **nordwestlich** gelegene Fahrbahn (2004) der Brücke weist bereits lärmarme Fahrbahnübergangskonstruktionen (FÜK) auf. Der Landesbetrieb Straßenwesen (LS) plant, im Rahmen der Bauwerksinstandhaltung 2008 geräuschkindernde Maßnahmen (Einhausung) an der Unterseite der FÜK vorzunehmen.

Die FÜK der **südöstlich** gelegene Fahrbahn (1999) der Brücke sind bereits eingehaust worden. Sie sind jedoch noch nicht lärmarm ausgeführt worden. Der LS bemüht sich intensiv, hier unter Berücksichtigung der neuesten Forschungsergebnisse sowie der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel eine Lösung zu finden.

Frage 5:

Wurden die vom Landesbetrieb Straßenwesen angekündigten Schallemissionsmessungen unterhalb der Brücke bereits durchgeführt? Wenn ja, zu welchen Ergebnissen kamen die Messungen? Wenn nein, wann werden die Messungen durchgeführt?

Zu Frage 5:

Im Zusammenhang mit der Einhausung der FÜK der nordwestlich gelegenen Fahrbahn plant der LS 2008, ausschließlich zu Dokumentations- und Nachweiszwecken, unter der Brücke Schallemissionsmessungen durchzuführen. Diese Vergleichsmessungen werden nur an den gedämmten und nicht gedämmten FÜK erfolgen.

Frage 6:

Inwieweit besteht für die Anwohner im Bereich der A 10 Havelbrücke ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz?

Zu Frage 6:

Die Voraussetzungen für Lärmvorsorge liegen nicht vor (s. Antwort zu Frage 2).

Lärmsanierung (Lärmschutz an bestehenden Straßen) wird als freiwillige Leistung des Bundes auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt. Sie kann im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt werden, wenn die maßgeblichen Beurteilungspegel nach dem Berechnungsverfahren der RLS 90 die Immissionsgrenzwerte für Lärmsanierung nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97“ überschritten sind. Eigentümer von Wohngebäuden können einen entsprechenden Antrag beim LS stellen. Ein einklagbarer Rechtsanspruch besteht nicht. Nach Ziffer 37.1 der VLärmSchR 97 können Gebiete, die der Erholung dienen, z.B. Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete oder Kleingartengebiete im Sinne des Bundeskleingartengesetzes nicht durch Lärmsanierung geschützt werden.

Frage 7:

Falls kein gesetzlicher Anspruch besteht: Wie wird sichergestellt, dass die Anwohner im Gebiet der A 10 Havelbrücke ausreichend vor Lärm und seinen nachweislich gesundheitsschädlichen Wirkungen

Seite 4

geschützt werden bzw. welche weiteren Möglichkeiten bestehen, um den Lärm im Bereich der Havelbrücke zu reduzieren?

Zu Frage 7:

Siehe Antwort zu Frage 3.

Frage 8:

Wie bewertet die Landesregierung die Vorschläge, die im Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Werder (Havel) unterbreitet wurden hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit?

Zu Frage 8:

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes Werder enthält Maßnahmevorschläge, die fachlich grundsätzlich geeignet sind, die Lärmbelastung der Anwohner wirkungsvoll zu reduzieren. Da die Planung und Umsetzung dieser Maßnahmen an einer Bundesfernstraße erfolgen soll, deren Straßenbaulast beim Bund liegt, ist dafür das Einvernehmen mit dem für Verkehr zuständigen Mitglied der Landesregierung erforderlich.

Frage 9:

Inwieweit wird die Landesregierung die Umsetzung der im Entwurf des Lärmaktionsplans unterbreiteten Vorschläge unterstützen und dazu auch finanzielle Mittel bereitstellen?

Zu Frage 9:

Für die finanzielle Umsetzung von Maßnahmen aus den Lärmaktionsplänen kommen je nach Maßnahmengattung und Baulastträgerschaft verschiedene Programme in Betracht. Grundsätzlich können Lärmschutzmaßnahmen an Straßen in Baulast des Bundes nur durchgeführt werden, wenn die gesetzlich (Lärmvorsorge) oder freiwillig (Lärmsanierung) geregelten Voraussetzungen vorliegen.

Für übrige Maßnahmen, die auf Lärmaktionsplänen beruhen und in der Zuständigkeit von Kommunen liegen, steht ergänzend hierzu eine Fördermöglichkeit über die Richtlinie des Ministeriums für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen der Abfallwirtschaft, des Immissions- und Klimaschutzes vom 18. Juni 2008 (Förderrichtlinie Umweltschutz) zur Verfügung.