

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Tobias Wald CDU**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

**Lärmauswirkung der Bundesautobahn (A) 5  
auf die Gemeinden im Wahlkreis 33**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hoch ist die durchschnittliche Lärmbelastung in den Gemeinden des Wahlkreises 33 entlang der A 5 und wie haben sich die Werte in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?
2. Wie hat sich die tägliche Frequentierung der A 5 in den vergangenen zehn Jahren entwickelt und mit welcher Prognose ist für die kommenden Jahre zu rechnen?
3. Wie hoch ist die Zahl der Beschwerden der Anrainergemeinden bzw. der Bürger vor Ort (aufgeschlüsselt nach Gemeinden/der Örtlichkeit) und wie hat sich die Anzahl in den vergangenen Jahren entwickelt?
4. Welche weiteren Maßnahmen sind im Sinne des Lärmschutzes entlang des Abschnitts der A 5 im Wahlkreis 33 geplant?
5. Wie bewertet sie mögliche Geschwindigkeitsbegrenzungen entlang des Abschnitts der A 5 im Wahlkreis 33, um die Lärmbelastung zu reduzieren?

07. 07. 2020

Wald CDU

## Antwort

Mit Schreiben vom 27. Juli 2020 Nr. 2-39-A5KA-OG/137 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt Stellung:

1. *Wie hoch ist die durchschnittliche Lärmbelastung in den Gemeinden des Wahlkreises 33 entlang der A 5 und wie haben sich die Werte in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?*

Zur Beantwortung wird auf die Ergebnisse der Lärmkartierungen der Hauptverkehrsstraßen der LUBW aus den Jahren 2017 und 2012 verwiesen. Die angegebenen Betroffenzahlen resultieren aus der Kartierung aller in den Gemeindegebieten verlaufenden Hauptverkehrsstraßen gem. § 47 b BImSchG (Bundesfern- und Landesstraßen > 3 Mio. Kfz/jährlich). Die Lärmkarten und Betroffenheitsstatistiken sind unter <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/laerm-und-erschuetterungen/laermkarten> einsehbar.

Der  $L_{DEN}$  ist der über alle 24-Stunden und alle Tage des Jahres gemittelte Dauerschallpegel, wobei die Abend- und Nachtstunden durch einen Zuschlag stärker gewichtet werden, um die höhere Störwirkung in diesen Zeitbereichen zu berücksichtigen.

$L_{Night}$  ist ein gemittelter Dauerschallpegel über alle Nächte des Jahres (= 8-stündige Nacht von 22 bis 6 Uhr). Der  $L_{DEN}$ -Wert liegt an Bundesautobahnen um ca. 3 dB(A) über dem nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) berechneten Tagwert (6 bis 22 Uhr). Die Nachtwerte sind indes vergleichbar. Die Berechnung nach RLS-90 ist bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen maßgebend.

Von besonderer Bedeutung sind die Lärmpegel über 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht (RLS-90), die im gesundheitskritischen Bereich liegen.

Tabelle 1: Belastungsstatistik Lärmkartierung 2017

Gemeinde	$L_{DEN}$ in dB(A)				$L_{Night}$ in dB(A)		
	55–60	60–65	65–70	> 70	50–55	55–60	> 60
Baden-Baden	1.314	555	376	205	735	396	318
Bühl	922	214	40	12	349	44	14
Ottersweier	724	87	3	0	347	27	0
Sinzheim	409	133	97	49	170	105	67

Tabelle 2: Belastungsstatistik Lärmkartierung 2012

Gemeinde	$L_{DEN}$ in dB(A)				$L_{Night}$ in dB(A)		
	55–60	60–65	65–70	> 70	50–55	55–60	> 60
Baden-Baden	1.770	961	740	261	1.125	708	432
Bühl	1.923	551	78	17	1.046	154	21
Ottersweier	742	417	47	1	661	154	6
Sinzheim	664	365	106	62	551	189	76

Auswirkungen auf die Ermittlung der Betroffenzahlen hatte neben der Berücksichtigung aktualisierter Verkehrsdaten und lärmmindernder Maßnahmen auch eine verbesserte Datengrundlage für die Lärmkartierung in einigen Gebieten.

Der Verursacheranteil der BAB A 5 an den Betroffenzahlen ist aufgrund des Abstands zur Wohnbebauung insbesondere in den höheren Pegelbereichen als gering einzustufen.

Tabelle 3: Lärmbetroffene > 50 dB(A) L<sub>Night</sub> durch die BAB A 5 in den Anliegergemeinden des Wahlkreises 33 (Auswertung der Lärmkartierung 2017 für L<sub>Night</sub>)

Gemeinde	L <sub>Night</sub> in dB(A)		
	50–55	55–60	> 60
Baden-Baden	53	14	0
Bühl	107	6	0
Ottersweier	342	27	0
Sinzheim	37	7	2

2. *Wie hat sich die tägliche Frequentierung der A 5 in den vergangenen zehn Jahren entwickelt und mit welcher Prognose ist für die kommenden Jahre zu rechnen?*

Die tägliche Frequentierung der Bundesautobahn A 5 variiert je nach betrachtetem Streckenabschnitt. Der im Wahlkreis 33 gelegene Abschnitt der A 5 unterteilt sich in fünf Streckenabschnitte mit Belastungen zwischen 73.000 und 100.000 (DTV/Kfz) bzw. 13.000 und 21.000 (DTV/SV) auf.

Seit 2010 hat die Verkehrsstärke insbesondere zwischen der AS Bühl und der AS Rastatt-Mitte deutlich um bis zu 48,5 % zugenommen, der Schwerverkehranteil bis zu 87 %.

Tabelle: DTV 2010/2018 an den Zählstellen zwischen AS Achern und AS Rastatt-Mitte

Zählstelle-Nr.	82296	81993	81635	86710	81636
Nahziel in Fr.* FR	AS Achern	AS Bühl	AS Baden-Baden	TR Baden-Baden	AS Rastatt-Süd
Nahziel in Fr.* KA	AS Bühl	AS Baden-Baden	TR Baden-Baden	AS Rastatt-Süd	AS Rastatt-Mitte
<b>DTV Kfz</b>					
2010	64.964	57.541	62.767	69.163	66.935
2018	73.004	81.565	92.830	96.556	99.362
Zunahme %	12,38 %	41,75 %	47,90 %	39,61 %	48,45 %
<b>davon SV</b>					
2010	12.611	9.601	11.840	11.273	12.830
2018	12.968	17.024	17.541	21.083	20.767
Zunahme %	2,83 %	77,31 %	48,15 %	87,02 %	61,86 %

\* Fahrtrichtung

Die Verkehrszunahmen entsprechen den Prognosewerten der schalltechnischen Untersuchungen aus den Planfeststellungsunterlagen für den 6-streifigen Ausbau der A 5. Die heutigen Lärmpegel liegen in beiden Planfeststellungsabschnitten unterhalb der damals prognostizierten Lärmpegel. Darüberhinausgehende Prognosedaten für den betreffenden Abschnitt der A 5 liegen dem Verkehrsministerium nicht vor.

3. *Wie hoch ist die Zahl der Beschwerden der Anrainergemeinden bzw. der Bürger vor Ort (aufgeschlüsselt nach Gemeinden/der Örtlichkeit) und wie hat sich die Anzahl in den vergangenen Jahren entwickelt?*

Der 6-streifige Ausbau des Autobahnabschnitt der BAB A 5 durch den Konzessionsnehmer Via Solutions Südwest, ist im Wahlkreis 33 vollständig abgeschlossen. Durch die umgesetzten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen werden die gesetzlich vorgeschriebenen Lärmvorsorgeregrenzwerte für die jeweiligen Gebietszuordnungen eingehalten. Anlässlich einer gemeinsamen Besprechung am 20. Februar 2014 wurden die Vertreter der Kommunen Achern, Bühl, Ottersweier

und Sinzheim von den Regierungspräsidien Karlsruhe und Freiburg nochmals ausführlich über diese Lärmschutzmaßnahmen informiert. Seither sind beim Regierungspräsidium Karlsruhe keine Beschwerden mehr eingegangen. Auch dem VM liegen keine Beschwerden der Anrainergemeinden bzw. der Bürgerinnen und Bürger vor Ort vor.

*4. Welche weiteren Maßnahmen sind im Sinne des Lärmschutzes entlang des Abschnitts der A 5 im Wahlkreis 33 geplant?*

Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn 5 wurden bereits zahlreiche Lärmschutzmaßnahmen ergriffen. Grundlage dafür ist jeweils der Planfeststellungsbeschluss für den betreffenden Streckenabschnitt sowie die zugehörige schalltechnische Untersuchung. Darüber hinaus sind aktuell keine weiteren Maßnahmen geplant.

*5. Wie bewertet sie mögliche Geschwindigkeitsbegrenzungen entlang des Abschnitts der A 5 im Wahlkreis 33, um die Lärmbelastung zu reduzieren?*

Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt“.

Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung und unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes insbesondere ab folgenden Werten (RLS 90) in Betracht:

- 70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags)
- 60 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts)
- in Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A).

Liegen die Beurteilungspegel für eine große Zahl von Betroffenen über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen der Behörde zum Einschreiten. Die zuständige Behörde darf bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o. g. Werte von verkehrsrechtlichen Maßnahmen absehen, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhalte, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) gerechtfertigt erscheint.

Der Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des 6-streifigen Ausbaus wurde jeweils eine für die Zukunft prognostizierte Verkehrsstärke zugrunde gelegt. Demnach wurden die aktiven Lärmschutzmaßnahmen so bemessen, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Lärmvorsorgewerte auch bei einer zukünftigen Verkehrszunahme auf den betreffenden Streckenabschnitten an nahezu allen Gebäuden eingehalten sind. Bei den verbleibenden Gebäuden mit geringfügigen Überschreitungen wurden passive Lärmschutzmaßnahmen ergänzt.

Aus Sicht des Verkehrsministeriums besteht daher aktuell kein Anlass für eine Prüfung von Maßnahmen zur Beschränkung des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung im betreffenden Abschnitt der A 5.

Hermann  
Minister für Verkehr