

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1549/2015
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 03.09.2015	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 15.09.2015			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Vorberatung	29.09.2015	Ö
Stadtrat	Entscheidung	30.09.2015	Ö

Betreff: Sachstandsbericht zum Änderungsantrag 1352/2013/1 von SPD, FDP und Bündnis 90/DIE GRÜNEN sowie zum Ergänzungsantrag 1352/2013/2 der CDU; hier: Autobahnausbau A 60 - Nachhaltiger Lärmschutz für Marienborn
Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen Mainz, 10.09.2015 gez. Eder Katrin Eder Beigeordnete
Mainz, 22.09.2015 gez. Ebling Michael Ebling Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

1. Der **Verkehrsausschuss** nimmt die Unterrichtung des Landesbetriebs Mobilität zur Kenntnis und empfiehlt dem Stadtrat, den Änderungsantrag 1352/2015/1 von SPD, FDP und Bündnis 90/DIE GRÜNEN sowie den Ergänzungsantrag 1352/2015/2 der CDU in einem Jahr erneut zur Beratung aufzurufen.
2. Der **Stadtrat** ruft den Änderungsantrag 1352/2015/1 von SPD, FDP und Bündnis 90/DIE GRÜNEN sowie den Ergänzungsantrag 1352/2015/2 der CDU in einem Jahr erneut zur Beratung auf.

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt

Der Landesbetrieb Mobilität (LBM) nimmt zu den Anträgen wie folgt Stellung:

Aktiver Lärmschutz A 60/A 63/Marienborn

Die Ausbauplanung für den Abschnitt von der Anschlussstelle Mainz-Finthen bis zum Autobahnkreuz Mainz Süd beinhaltet umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen. Im Bereich des Autobahnkreuzes sind gekrümmte bis zu 9 m hohe Lärmschutzwände vorgesehen, welche die angrenzende Wohnbebauung wirksam vor Autobahnlärm schützen. Durch die aktiven Maßnahmen kommt es zu einer deutlichen Verbesserung gegenüber dem heutigen Zustand der nicht ausgebauten Autobahn. Lediglich an den obersten Stockwerken der direkt angrenzenden Hochhausbebauung können die Grenzwerte nicht eingehalten werden. An diesen Gebäuden besteht dem Grunde nach Anspruch auf zusätzlichen passiven Lärmschutz.

Entlang der A 63 wurden in Marienborn im Rahmen der sogenannten „Übergangsregelung“ eine Lärmschutzwand gebaut und zusätzliche passive Schutzmaßnahmen an betroffenen Wohngebäuden durchgeführt. Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen, welche für den Ausbau der A 60 vorgesehen sind, werden in Marienborn lückenlos an die vorhandenen Lärmschutzwände entlang der A 63 angeschlossen.

Der LBM führt hierzu aus, dass der Bund zwischen 1982 und 1993 bereit war, an Bundesfernstraßen die nach Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes im Jahr 1974 neu errichtet oder ausgebaut wurden, auch ohne rechtliche Verpflichtung Lärmschutz nach den Kriterien der „Lärmvorsorge“ zu finanzieren. Die Übergangsregelung wurde durch den Bund 1993 ersatzlos aufgehoben. Seither können an bestehenden Autobahnen Lärmschutzmaßnahmen nur noch auf Grundlage der „Lärmsanierung“ durchgeführt werden. Hierbei werden gegenüber der „Lärmvorsorge“ jedoch wesentlich höhere Grenzwerte angesetzt bzw. es ist nur ein deutlich niedrigeres Schutzniveau für die Anwohner möglich. Lärmsanierungsmaßnahmen sind freiwillige Leistungen des Bundes, welche nur im Rahmen gegebener Haushaltsmittel durchgeführt werden können.

Der Vorschlag einer Einhausung der A 60 bei Marienborn wurde als eine von verschiedenen Ausbauplanvarianten untersucht. Einhausungen sind generell mit enorm hohen Herstellungs- und Unterhaltungskosten verbunden und eignen sich vor allem für durchgehende Streckenzüge – ggf. unter Einbeziehung einzelner Anschlussstellen. Dadurch, dass die Bebauung von Marienborn sich in den zurückliegenden Jahrzehnten bis unmittelbar in den südwestlichen Quadranten des Autobahnkreuzes hinein entwickelt hat, müsste eine Einhausung das gesamte Autobahnkreuz umfassen, um einen vollständigen Lärmschutz zu gewährleisten. Der hierfür zu betreibende technische und finanzielle Aufwand steht in keinem Verhältnis zum erreichbaren „Mehrschutz“ gegenüber den vorgesehenen gekrümmten Lärmschutzwänden.

Summenpegel

Die Berechnung des Straßenverkehrslärms ist rein verursacherbezogen und schließt die Überlagerung mit weiteren Lärmquellen aus. Durch das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutz-

gesetzes (16. BImSchV) ist festgeschrieben, dass Lärmschutzmaßnahmen nur an neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen durchzuführen sind.

Im Rahmen der Ausbauplanung der A 60 ist der nach der 16. BImSchV erforderliche Lärmschutz (Lärmvorsorge) vorzusehen. Die Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge sind zunächst aus der geplanten baulichen Maßnahme zu ermitteln. Die ergänzenden passiven Lärmschutzmaßnahmen werden jedoch immer unter Berücksichtigung aller vorhandenen Straßen dimensioniert.

Bei den schalltechnischen Erhebungen ist für die Bemessung des aktiven Lärmschutzes die maßgebliche Planungssituation der A 60 überprüft worden. Für die Dimensionierung der darüber hinaus erforderlichen ergänzenden passiven Lärmschutzmaßnahmen – sowie für die Überprüfung der Gesundheitsgefährdung – wird die maßgebliche Gesamtsituation unter Berücksichtigung der B 40 und der A 63 herangezogen werden. Diese Untersuchungen sind jedoch nicht Bestandteil des RE-Entwurfs und auch nicht des Planfeststellungsentwurfs. Sie dienen lediglich dem Vorhabenträger und der Planfeststellungsbehörde und ggf. dem Verwaltungsgericht als Anhaltspunkte zur Abwägung. Die Verwaltung geht davon aus, dass die Unterlagen ebenfalls offen gelegt werden.

Zusammengefasst gilt, dass es nach den gesetzlichen Bestimmungen nicht möglich ist, einen Gesamtbeurteilungspegel verschiedener Straßen – insbesondere nicht von unterschiedlichen Verkehrswegen oder anderer Lärmquellen wie Flug- oder Gewerbelärm – zu bilden.

Luftmessstationen

Die Errichtung und der Betrieb von Luftmessstationen liegen in Rheinland-Pfalz im Zuständigkeitsbereich des Landesamtes für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht (LUWG). Ob die Notwendigkeit besteht, über die bereits in Mainz vorhandenen Luftmessstationen weitere Messstellen einzurichten, ist zu gegebener Zeit, z.B. im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlichen Belange (TÖB) im Planfeststellungsverfahren, mit dem LUWG zu klären.

Vermeidung von Schleichverkehren

Eventuell notwendige Maßnahmen zur Vermeidung von Schleichverkehren durch Marienborn können seitens der Stadt erst dann beurteilt werden, wenn die Bauabläufe und Baustellenandienung bekannt sind. Erste Konzeptionen hierzu werden in der Regel im Baurechtsverfahren vorgelegt, im Detail jedoch erst kurz vor Beginn der eigentlichen Bautätigkeiten. Insofern können hier noch keine belastbaren Aussagen getroffen werden.

Zusammenfassend ist auch hier festzustellen, dass der Stadt Mainz derzeit noch keine konkreten Zeitpunkte und verbindlichen Planungsstände im Hinblick auf die Einleitung von Planfeststellungsverfahren vorliegen. Vor diesem Hintergrund schlägt die Verwaltung den städtischen Gremien vor, die Anträge in einem Jahr erneut zur Darstellung eines fortgeschriebenen Sachstandsberichts und zur Beratung aufzurufen.

2. Kosten/Finanzierung

Der Stadt Mainz entstehen im Zusammenhang mit den derzeitigen Planungen und Überlegungen zum 6-streifigen Ausbau der A 60 keine weiteren Kosten.

3. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Geschlechtsspezifische Auswirkungen: keine

Finanzielle Auswirkungen:

ja, Stellungnahme des Amtes 20 (Anlage 1)

nein