

Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1271/2012
Amt/Aktenzeichen 61/68 14 01	Datum 09.08.2012	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Marienborn	Kenntnisnahme	16.08.2012	Ö

Betreff: Sachstandsbericht zu Antrag 0867/2012 Bündnis 90/DIE GRÜNEN, Ortsbeirat MZ-Marienborn hier: Tempolimit auf der A63 als erste schnelle Lärmschutzmaßnahme
Mainz, 15.08.2012 gez. Eder Katrin Eder Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der **Ortsbeirat Mainz-Marienborn** nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Es wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1.:

Das Umwelt- und Verkehrsdezernat hat in einem Schreiben an den LBM die Rücknahme von Tempo 130 km/h auf 100 km/h gefordert.

Laut Umweltamt ergibt eine Reduzierung von 130 km/h auf 100 km/h in Abhängigkeit des LKW -Anteils am Tag eine Reduzierung um 2 dB(A), in der Nacht um 1,5 dB(A). Eine weitere Reduzierung auf 80 km/h reduziert um weitere 1,2 dB(A) am Tag, um 0,8 dB(A) in der Nacht.

In einer schriftlichen Stellungnahme seitens des LBM vom 20.07.2012 wird wie folgt argumentiert:

„Nach § 45 Abs. 9 StVO sind Verkehrszeichen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund besonderer Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h war in dem fraglichen Streckenabschnitt der BAB A 63 in der Vergangenheit angebracht, da aufgrund von häufigen Rückstaus vor dem AK Mainz-Süd eine erhöhte Gefahr von Auffahrunfällen bestand. Diese gefährlichen Situationen kommen nun nicht mehr vor, da dort der Verkehr von einer hochmodernen Streckenbeeinflussungsanlage gesteuert wird. Sobald sich die Gefahr eines Staus ergibt, wird der Seitenstreifen als dritte Fahrspur freigegeben und die Staugefahr dadurch beseitigt. Dass die Geschwindigkeit bei Freigabe des Seitenstreifens auf 100 km/h reduziert wird, ist durch Gesetz (StVO) vorgegeben.

Sämtliche Autobahnen in unserem Zuständigkeitsbereich werden regelmäßig im Rahmen von Verkehrsschauen und Verkehrsunfallkommissionen auch bezüglich der Verkehrssicherheit überprüft. An diesen Sitzungen sind alle Fachbehörden beteiligt (Straßenbaubehörde, Straßenverkehrsbehörde und Polizei). Am 24.04.2012 fand eine Verkehrsschau in den Räumlichkeiten der Autobahnmeisterei Heidesheim statt. Bei dieser Untersuchung ergaben sich für den genannten Bereich keine Gemeinsamkeiten der Unfälle, die eine weitere Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen der Verkehrssicherheit begründen bzw. rechtfertigen würde.

Auch eine aktuelle Nachfrage bei der zuständigen Polizeiabteilung hat ergeben, dass die Unfalllage im genannten Bereich der BAB 63 unauffällig ist. Wir werden diesen Streckenabschnitt auch weiterhin beobachten. Sollte sich bei den zukünftigen Untersuchungen die Notwendigkeit einer weiteren Geschwindigkeitsbeschränkung ergeben, werden wir die erforderlichen Maßnahmen unverzüglich in die Wege leiten.

Was die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h aus Lärmschutzgründen anbelangt, sind hier die Vorgaben der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ zu beachten. Eine abschließende Prüfung steht hier noch aus“. Das Umwelt- und Verkehrsdezernat bittet in einem Schreiben an das LBM um umgehende Unterrichtung über die Ergebnisse des Gutachtens. Diese werden dann dem Ortsbeirat zur Verfügung gestellt.

Zu 2.:

Laut dem Umweltamt gibt es für Gesamtlärm keine gesetzlichen Grenzwerte. In den Sanierungsrichtlinien für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes gibt es keine Regelungen für eine Gesamtlärbetrachtung.

Das Gebiet in dem die A63 und die Bahnlinie Mainz – Alzey gemeinsam einwirken ist an deren Kreuzungspunkt. Der engere Einwirkungsbereich um die Kreuzung dieser beiden Verkehrswege ist frei von Wohnbebauung.

Das zu beiden Verkehrswegen nächstgelegene Haus „An der Kirschecke 27 b“ ist durch Lärm wie folgt belastet:

Straße tags: 57 dB(A)
Straße nachts: 54 dB(A)
Schiene tags: 55 dB(A)
Schiene nachts: 50 dB(A)
Fluglärm Ostbetrieb tags 54 dB(A)
Fluglärm Ostbetrieb nachts 49 dB(A)

Der Gesamtlärmpegel beträgt:

tags: 60 dB(A)
nachts: 56 dB(A)

Beurteilungspegel von tags oberhalb 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) werden nicht erreicht. Eine Gesundheitsgefahr durch Verkehrslärmimmissionen kann dort nach den Maßstäben der Rechtsprechung ausgeschlossen werden. Die Erstellung einer Gesamtlärmanalyse, die das Zusammenwirken der verkehrsbedingten Lärmquellen berücksichtigt, ist nicht erforderlich.

Zu 3.:

Das Bundesministerium für Verkehr teilt in einem Schreiben aus 2001 an einen betroffenen Bürger mit:

„Im Jahr 1989 wurde auf Grund der sogenannten Übergangsregelung im Rahmen des vierstreifigen Ausbaus der A63 im Bereich Marienborn eine Lärmschutzwand errichtet. Darüber hinaus wurden an einer Vielzahl von Wohngebäuden im Bereich der Altkönigstraße passive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt. Mit den unterzeichneten Abfindungserklärungen sind alle Ansprüche durch Verkehrslärm der A63 abgegolten, sofern nicht weitergehende Baumaßnahmen erfolgen, die einen neuen Anspruch auslösen können.“

Im Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der BAB 63 Mainz-Alzey Beseitigung eines Engpasses in Höhe Mainz-Marienborn 1999/2000 hat die Stadtverwaltung Mainz den Neubau eines zusätzlichen durchgehenden Fahrstreifens zwischen zwei Anschlussstellen durch die Engpassbeseitigung geltend gemacht. Somit werde ein neuer Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen ausgelöst.

Das Autobahnamt Montabaur folgte dem nicht sondern vertrat damals die Auffassung, „das die Baumaßnahme zwar einen erheblichen baulichen Eingriff darstellt, aber dennoch keine durchgehende Erweiterung der Autobahn um einen Fahrstreifen im Sinne des § 1 Abs.2 Nr. 1 der 16. BImSchV angenommen werden kann. Vielmehr sei die erfolgte Ummarkierung isoliert zu betrachten. Sie stelle keinen baulichen Eingriff dar (LSchR97 Nr. VI, 10.1(2) und führe daher auch zu keiner Lärmvorsorge. Ob-

wohl im vorliegenden Fall eine bauliche Änderung zutrefte, seien die Grenzwerte lediglich an einem Anwesen überschritten. Dies führe nicht zu einer Lärmvorsorge für die gesamte Ortslage von Marienborn. Außerdem liege für Marienborn eine abgeschlossene Lärmsanierung vor.“

Dies deckt sich auch mit dem Planfeststellungsbeschluss. Als Lärmauflage wurde der Straßenbaulastträger verpflichtet, die Lärmschutzwand wiederherzustellen und an zwei Wohnhäusern passiven Lärmschutz vorzusehen. **Die Planfeststellungsbehörde erachtete die festgestellten Lärmschutzmaßnahmen für sachgerecht.**

Der Planfeststellungsbeschluss ist bindend. Ein Anspruch auf weitergehende bauliche Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich nach der Rechtslage zukünftig in dem Fall des Baus oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

Ergänzend wird in der schriftlichen Stellungnahme des LBM vom 20.07.2012 wie folgt ausgeführt:

„In der Vergangenheit konnte im Zusammenhang mit dem vierspurigen Ausbau der A 63 im Rahmen der sogenannten Übergangsregelung (Lärmvorsorgemaßnahmen für alle Fälle mit Planfeststellung vor und Verkehrsfreigabe nach dem Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes am 1.4. 1974) im Bereich der Straßenzüge „Altkönigsstraße“ und „Am Haidenkeller“ in Mainz-Marienborn als freiwillige Leistung eine Lärmschutzwand errichtet werden. Darüber hinaus wurden an einer Vielzahl von Wohngebäuden im fraglichen Bereich ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt.

Diese Übergangsregelung wurde zwischenzeitlich wieder aufgehoben (1993). Insofern handelt es sich bezüglich der Lärmvorsorge um einen abgeschlossenen Lärmfall.

Anzumerken ist, dass der vorhandene Lärmschutz (Lärmschutzwand und ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen) auch unter Berücksichtigung des aktuellen Verkehrsaufkommens weiterhin ausreichend dimensioniert ist.

Hinsichtlich der von Ihnen angesprochenen Ummarkierung im Zuge der A 63 ist festzustellen, dass im Bereich Mainz-Marienborn die bisherige dauerhafte Nutzung des Seitenstreifens zwischen AK Mainz und der AS Klein-Winternheim aufgehoben wurde. Ebenso wie im weiteren Streckenverlauf der BAB A 63 bis zur AS Nieder-Olm wird der Seitenstreifen nunmehr nur temporär (in Spitzenstunden) als zusätzlicher Fahrstreifen genutzt. Straßenbaulichen Maßnahmen wurden im o.g. Streckenabschnitt keine durchgeführt, so dass weitergehender Lärmschutz nicht erforderlich wird. Da Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen gemäß 16. BImSchV nur im Zusammenhang mit einem erheblichen baulichen Eingriff hergeleitet werden können, war daher auch die Durchführung einer schalltechnischen Überprüfung nicht erforderlich.“

Die Verwaltung wird die weiteren Veranlassungen des zuständigen Autobahnamtes und der LBM unter diesen Gesichtspunkten weiterhin im Sinne der Betroffenen kritisch prüfen und begleiten. Dies betrifft in erster Linie die zu erwartenden baulichen Maß-

nahmen zum Lärmschutz im Rahmen des erwarteten Ausbaus des Mainzer Rings A60 (Abschnitt AK Mainz-Süd bis AD Mainz).