

15. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/ Die Grünen)

vom 25. November 2005 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Dezember 2005) und **Antwort**

Warum verschleppt der Senat den Lärmschutz an der AVUS?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Trifft es zu, dass sich der Senat nach dem Urteil des Verwaltungsgerichts Berlin, die Einführung von Tempo 60 in dem Abschnitt Kreuz Zehlendorf - Spanische Allee der AVUS BAB A 115 sei verfahrensfehlerhaft und rechtswidrig, in Abstimmung mit der Bürgerinitiative und deren Anwalt darauf geeinigt hat, das Verfahren zur Geschwindigkeitsreduzierung nochmals durchzuführen, wenn ja, wann soll es beginnen?

Antwort zu 1: Der Senat beabsichtigt zurzeit keine weiteren Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der AVUS.

Frage 2: Trifft es zu, dass die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung aus diesem Abschnitt der AVUS verursachte Lärmwerte von bis zu 75 dBA tagsüber und 69 dBA nachts errechnete und damit signifikant existierende Lärmgrenzwerte überschritten werden, wenn ja, welche Maßnahmen will der Senat ergreifen?

Antwort zu 2: Eine erneute schalltechnische Berechnung 2004 mit den aktuellen Verkehrsmengen ergab gegenüber den Berechnungen von 1997 nur wenige zusätzliche Betroffenheiten. Es wurden Maximalpegel von 73 bzw. 69 dBA errechnet. Wo die Grenzwerte für Lärmsanierungen (70/60 dBA tags/nachts) überschritten werden, können Lärmschutzmaßnahmen ohne Rechtspflicht als freiwillige Leistung des Straßenbaulasträgers erfolgen. Allen Betroffenen wurden nochmals passive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) angeboten, die zu 75 % vom Straßenbaulasträger finanziert werden. Weitere Maßnahmen sind nicht geplant.

Frage 3: Trifft es zu, dass für eine Geschwindigkeitsreduktion von 80 auf 60 km/h eine Lärmpegelminderung von 2 dBA errechnet wurde, wenn ja, welche Konsequenz zieht der Senat hieraus?

Antwort zu 3: Es trifft zu, dass durch Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h auf der AVUS und 40 km/h auf den nördlichen Auf-/Abfahrten am Kreuz Zehlendorf an den nahe gelegenen Wohngebäuden Pegelminderungen um bis zu 2 dB(A) zu erwarten sind.

Die seinerzeit daraufhin angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung ist jedoch vom Gericht für rechtswidrig erachtet und aufgehoben worden. Dies ist von den zuständigen Verwaltungsstellen zu beachten.

Frage 4: Trifft es zu, dass mehrere Professoren aus den Bereichen Verkehrstechnik und Lärmforschung in schriftlichen Stellungnahmen bestätigten, dass eine Lärmreduktion um 2 dBA deutlich hörbar sei und die Lärmbelastung spürbar verringert wird?

Antwort zu 4: Ja.

Frage 5: Ist dem Senat bekannt, dass das Umweltbundesamt eine wissenschaftliche Studie veröffentlicht hat, nach der die These, dass Pegeländerungen erst ab 3 dBA hörbar seien, nicht mehr haltbar ist, sondern auch schon Pegelminderungen von 1,5 dBA (und weniger) die Lärmbelastung verringern können?

Antwort zu 5: Ja.

Frage 6: Wenn Frage 4 und 5 mit nein beantwortet wurden, wann wird sich der Senat sich in dieser Angelegenheit weiterbilden?

Antwort zu 6: entfällt

Frage 7: Welche Schlussfolgerung zieht der Senat aus diesen wissenschaftlichen Erkenntnissen für seine Verkehrspolitik im Allgemeinen und für den betreffenden Abschnitt der AVUS im Besonderen?

Antwort zu 7: Insbesondere für den Bereich der AVUS zwischen Kreuz Zehlendorf und AS Spanische Allee wurden alle Möglichkeiten des Lärmschutzes ausgeschöpft und über die Verpflichtungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hinausgegangen. Ich verweise auf die Beantwortung der Frage 2.

Frage 8: Warum zieht der Senat bauliche Maßnahmen in Form von einer bzw. mehreren Lärmschutzwänden einer kostengünstigen Geschwindigkeitsbegrenzung vor?

und lässt ein Gutachten erstellen, in dem mögliche Bau-
maßnahmen ermittelt werden sollen?

Antwort zu 8: Vor dem Hintergrund, dass alle Mög-
lichkeiten auf der Grundlage der Lärmsanierung ergriffen
werden, durch geeignete Maßnahmen die Lärmbelastung
auf ein zumutbares Maß zu begrenzen, muss insbesondere
unter Beachtung der Rechtsprechung des Berliner Ver-
waltungsgericht davon abgesehen werden, auf der AVUS
eine Geschwindigkeitsbeschränkung anzuordnen. Das zu-
sätzliche Gutachten wurde im Interesse der betroffenen
Anwohner und in Kenntnis der zuvor zitierten Rechtslage
beauftragt.

Frage 9: Welches Ergebnis hat dieses Gutachten und
mit welchen und durch wen zu tragende Kosten sind die
Empfehlungen des Gutachtens verbunden?

Antwort zu 9: Ich verweise auf die Beantwortung der
Frage 2. Die zusätzlichen Kosten für passiven Schall-
schutz wurden in diesem Gutachten insgesamt auf
117.500 € geschätzt. Diese Kosten trägt als Baulastträger
der Bund zu 75 %, der jeweilige Eigentümer zu 25 %. Ei-
ne Verpflichtung zur Kostentragung bestand und besteht
jedoch nicht.

Frage 10: Teilt der Senat die Ansicht, dass aktive
Lärmschutzmaßnahmen, wie eine Geschwindigkeitsredu-
zierung, passiven aus Kostengründen und aus Gründen
des Gesundheitsschutzes und der Lebensqualität der An-
wohner grundsätzlich und besonders im genannten Ab-
schnitt der AVUS zu bevorzugen sind?

Antwort zu 10: Grundsätzlich ja. Im genannten Ab-
schnitt sind weitere aktive Schallschutzmaßnahmen tech-
nisch und rechtlich jedoch nicht möglich

Frage 11: Wenn ja, welche Maßnahmen setzt der Se-
nat bis wann aufgrund dieser Ansicht um, und wenn nein,
warum nicht?

Antwort zu 11: Es werden keine weiteren Maßnahmen
umgesetzt mit Hinweis auf die zuvor genannten Gründe
(Antwort auf die Fragen 2, 3, 7, 8, 9.)

Berlin, den 15. Dezember 2005

In Vertretung

K r a u t z b e r g e r

.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Dezemb. 2005)