

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 06.11.2014 abschließend beraten und beschlossen:

1. Die Petition der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – als Material zu überweisen, soweit es darum geht, zugunsten abgestimmter Baumaßnahmen sowie der Vermeidung zusätzlicher Bauarbeiten und Verkehrseinschränkungen vor dem Hintergrund reduzierter Auslösewerte für die Lärmsanierung prioritär neben bislang gänzlich unberücksichtigten Streckenabschnitten solche Bereiche zu untersuchen, die ohnedies in absehbarer Zeit baulich ertüchtigt werden,
2. das Petitionsverfahren im Übrigen abzuschließen.

#### Begründung

Mit der Petition wird gefordert, im Zuge der bevorstehenden Erneuerung der Bundesautobahn 61 im Streckenabschnitt zwischen Alzey und Gundersheim wirkungsvolle Lärmschutzmaßnahmen vorzunehmen.

Die Eingabe wurde als Petition auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlicht und dort diskutiert. Es gingen 20 Mitzeichnungen und 79 Diskussionsbeiträge ein. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf jeden Aspekt gesondert eingegangen werden kann.

Zur Begründung wird im Wesentlichen vorgetragen, als die Bundesautobahn 61 (A 61) Mitte der Siebzigerjahre im Betrieb genommen worden sei, habe sie über Maßnahmen zum Lärmschutz nur in geringem Umfang verfügt. Diese seien allenfalls für das damalige Verkehrsaufkommen ausgelegt gewesen. Heute beführen täglich 50.000 bis 55.000 Fahrzeuge den Abschnitt. Der Fahrbahnbelag sei dringend sanierungsbedürftig. Neben Rollgeräuschen entstünden aufgrund von Spurrillen, Dehnungsfugen und dichtem Schwerlastverkehr laute Holpergeräusche. Es sei versäumt worden, den Lärmschutz zwischenzeitlich an das gestiegene Verkehrsaufkommen anzupassen. Die aktuelle Lärmkartierung des Landes Rheinland-Pfalz belege die hohen Immissionswerte in den angrenzenden

Gemeinden. Besonders hingewiesen wird auf die Landesnervenklinik in unmittelbarer Nähe zur Autobahn in Alzey. Es sei wissenschaftlich belegt, dass Lärm Auslöser verschiedener Erkrankungen sei. Ziel des Bündnisses sei es, dass der betreffende Autobahnabschnitt rasch saniert werde. Hierbei müssten wirkungsvolle Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Ferner müsse für die Nachtzeit von 22.00 bis 06.00 Uhr eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h in Betracht gezogen werden.

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die weiteren Inhalte der Eingabe und die Diskussion im Internet verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Haltung zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass der Autobahnabschnitt und die Lärmsituation vor Ort bereits in der 17. Wahlperiode Gegenstand von Fragen an die Bundesregierung war (vgl. Bundestags-Drucksache – BT-Drs. – 17/14530, Frage 109). Regelmäßig hatte die Bundesregierung Kleine Anfragen zum Sachstand wichtiger Verkehrsprojekte für Rheinland-Pfalz zu beantworten (zuletzt mit BT-Drs. 17/13839). Alle genannten Dokumente können unter [www.bundestag.de](http://www.bundestag.de) eingesehen werden.

#### Lärmschutzmaßnahmen

Der in Rede stehende Abschnitt wurde Anfang der Siebzigerjahre gebaut. Der Planfeststellungsbeschluss datiert aus November 1972. Er enthält keine Regelungen zum Lärmschutz. Damals existierten hierzu noch keine gesetzlichen Vorgaben. Die Freigabe des Abschnittes erfolgte im Dezember 1975 und damit nach Inkrafttreten des Bundes-Immissionschutzgesetzes am 1. April 1974. Lärmschutzmaßnahmen in Worms-Pfeddersheim, Alzey und Eppelsheim wurden damals im Rahmen einer als „Übergangsregelung“ bezeichneten freiwilligen Leistung des Bundes verwirklicht. Nach Aufhebung dieser Regelung im Jahr 1993 fällt der Abschnitt in den Bereich der Lärmsanierung, den Lärmschutz an bestehenden Straßen. Die zuständige Auftragsverwaltung Rheinland-Pfalz hat auf dieser Grundlage in den zurückliegenden Jahren die Verkehrslärmsituation in den Ortslagen Alzey, Eppelsheim und Gundersheim überprüft. In Einzelfällen wurden passive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt.

Der Petitionsausschuss begrüßt, dass das Bundesverkehrsministerium die Lärmwerte, welche für die Lärmsanierung erreicht sein müssen – die sogenannten „Auslösewerte“ – zugunsten der Betroffenen um 3 dB(A) abgesenkt hat. Dies macht es notwendig, nach und nach sämtliche Streckenabschnitte noch einmal dahingehend zu überprüfen, ob nach den neuen Auslösewerten Maßnahmen zur Lärmsanierung in Frage kommen. Dies muss für eine Vielzahl von Ortslagen in Rheinland-Pfalz geschehen. Die zuständige Auftragsverwaltung untersucht hierbei zunächst solche Ortslagen, in denen bislang gar kein Lärmschutz realisiert wurde. Mit einer Überprüfung des angesprochenen Bereichs kann bei diesem Vorgehen nur mittelfristig gerechnet werden.

Nach Einschätzung des Ausschusses ist das Merkmal, ob in der Vergangenheit u. U. nur punktuelle Maßnahmen ergriffen wurden, nur bedingt geeignet für die Reihung zur erneuten Betrachtung der verschiedenen Streckenabschnitte. Aus Sicht des Ausschusses sprechen eine sparsame Mittelverwendung und die Vermeidung zusätzlicher Bauzeiten mit Verkehrsbeschränkungen dafür, vorrangig auch solche Streckenabschnitte zu betrachten, die ohnehin in absehbarer Zeit baulich überarbeitet werden sollen. Die vorgezogene Betrachtung solcher Abschnitte erlaubt ggf. die abgestimmte Durchführung von Baumaßnahmen an der Straße und eventuell notwendiger Lärmschutzmaßnahmen. Um keine Missverständnisse aufkommen zu lassen, legt der Petitionsausschuss Wert auf die Feststellung, dass er damit nicht vorschlägt, zu überarbeitende Streckenabschnitte prioritär mit Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung zu versehen. Allein die erneute Betrachtung des jeweiligen Abschnittes sollte nach Einschätzung des Ausschusses vorgezogen werden, um gegebenenfalls für nötig erachtete Lärmschutzmaßnahmen und die übrigen Bauarbeiten aufeinander abzustimmen.

#### Geschwindigkeitsbeschränkung

Wie die Petenten richtig darstellen, rührt der Verkehrslärm in erster Linie von hohen Lkw-Anteilen her. Der Petitionsausschuss weist darauf hin, dass für Lkw bereits eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gilt. Beispielsweise die Verminderung der gegenwärtig zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 130 auf 100 km/h hätte deshalb nur den vergleichsweise geringen Effekt einer Verminderung des Lärmpegels um 1,3 dB(A) tagsüber und 0,5 dB(A) nachts. Mit einer Geschwindigkeitsreduzierung verlängert sich nämlich die Vorbeifahrzeit der Fahrzeuge, so dass der Mittelungspegel in geringerem Ausmaß sinkt. Eine nächtliche Lärmreduzierung von 0,5 dB(A) wäre kaum wahrnehmbar. Auch mit Blick auf die maßgeblichen

straßenverkehrsrechtlichen Richtlinien hält der Ausschuss eine Absenkung der Höchstgeschwindigkeit nicht für angezeigt.

Abgesehen davon ist darauf hinzuweisen, dass die Zuständigkeit hierfür allein bei den örtlichen Straßenverkehrsbehörden liegt und der Bund in dieser Frage keine Weisungs- oder Eingriffsmöglichkeiten hat.

#### Erneuerung der Fahrbahnbeläge

Der Petitionsausschuss stellt fest, dass in der Ortslage Eppelsheim in Fahrtrichtung Koblenz (Nord) auf ca. 5 km Länge die Sanierung der Fahrbahndecke für das Jahr 2015 vorgesehen ist. In Fahrtrichtung Speyer (Süd) sind über die bereits abgeschlossenen Arbeiten hinaus weitere Sanierungsabschnitte für 2015 und 2016 vorgesehen. Der Ausschuss begrüßt, dass hierbei ein Fahrbahnbelag mit lärmindernden Eigenschaften aufgebracht werden soll. Die bereits abgeschlossenen Abschnitte wurden unter Verwendung von Splittmastixasphalt saniert. Dieser bringt gegenüber den zuvor verwendeten Belägen ebenfalls eine Verbesserung der Lärmsituation mit sich.

Im Ergebnis stellt der Petitionsausschuss fest, dass er der Forderung nach einer Geschwindigkeitsreduzierung nicht näher treten kann. Der Erwartung, bei den vorgesehenen Arbeiten lärmindernden Asphalt zu verwenden, wird nach Einschätzung des Ausschusses entsprochen.

Der Ausschuss empfiehlt deshalb, die Petition der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – als Material zu überweisen, soweit es darum geht, zugunsten abgestimmter Baumaßnahmen sowie der Vermeidung zusätzlicher Bauarbeiten und Verkehrseinschränkungen vor dem Hintergrund reduzierter Auslösewerte für die Lärmsanierung prioritär neben bislang gänzlich unberücksichtigten Streckenabschnitten solche Bereiche zu untersuchen, die ohnedies in absehbarer Zeit baulich ertüchtigt werden. Im Übrigen empfiehlt er, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen teilweise entsprochen worden ist.