

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth),  
Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), weiterer Abgeordneter und der  
Fraktion der FDP  
– Drucksache 16/10401 –**

### **Besserer Lärmschutz an der A 93 (Rosenheim–Kiefersfelden)**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die A 93 zweigt von der A 8 südlich ab in Richtung Österreich. Es handelt sich um eine vierstreifig ausgebaute Bundesautobahn. Sie ist eine der Hauptträger des Nord-Süd-Verkehrs. Vergleichbar ausgebaute Fernstraßen nach Österreich existieren in Oberbayern nicht.

Die A 93 ist deswegen verkehrlich stark belastet. Der Lärmschutz an der A 93 ist unzureichend. Dies hat seinen Grund darin, dass die A 93 als Bestandsprojekt bestenfalls Lärmschutz nach dem „Lärmsanierungsprogramm“ erhält. Dies wird jedoch tatsächlich der den Anliegern entstehenden Lärmbelastung in keiner Weise gerecht.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Lärmbelastungssituation auf dem genannten Autobahnabschnitt?

An der in den 60er Jahren gebauten Autobahn A 93 zwischen Rosenheim und Kiefersfelden wurden in den 90er Jahren Lärmschutzwälle errichtet, mit denen die Lärmimmissionen bei den betroffenen Anliegern unter die für die Lärmsanierung geltenden Grenzwerte abgesenkt wurden. Aufgrund der zwischenzeitlich angestiegenen Verkehrsbelastung werden die Lärmsanierungsgrenzwerte an rund 50 Anwesen wieder überschritten.

2. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass angesichts des steigenden Verkehrsaufkommens die vorhandenen Lärmschutzmaßnahmen ausreichend sind?

Bei den Überschreitungen der Lärmsanierungsgrenzwerte werden zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt.

Dies erfolgt laufend durch auf Antrag der Betroffenen gewährten passiven Schallschutz in Form von Schallschutzfenstern und, im Bereich Oberaudorf, durch zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung Verbesserungen des Lärmschutzes durch ein Lkw-Überholverbot in beiden Richtungen?

Zur Reduzierung der Lärmemissionen ist ein Überholverbot für Lkw wenig geeignet.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung Verbesserungsmöglichkeiten beim Lärmschutz durch ein generelles Tempolimit von 120 km/h in der Zeit zwischen 23 und 6 Uhr?

Eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h ist nicht angemessen, da die ohnehin mit maximal 80 km/h fahrenden Lkw nicht erfasst werden. Zeitlich begrenzte Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen können aber im Einzelfall angeordnet werden, wenn die Sanierungsgrenzwerte überschritten werden.

5. Ist die Bundesregierung bereit, bei zukünftigen Sanierungsarbeiten größeren Umfangs die vorhandene Asphaltsschicht durch lärmindernde Beläge (z. B. Flüsterasphalt) zu ersetzen?

Lärmindernde Fahrbahnbeläge mit ihrem hohen Lärminderungspotential können aufgrund einer Verhältnismäßigkeits- und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung vor anderen Maßnahmen zum Einsatz kommen, wenn dies zur Erfüllung der für den Verkehrslärmschutz zu beachtenden Anforderungen erforderlich ist.

6. Zieht die Bundesregierung in Betracht, die besonders lärmimmissionsstarken Brücken in Stahlbauweise auf Lärmsanierungsmöglichkeiten zu überprüfen und diese unverzüglich zu veranlassen?

Eine generelle Auffälligkeit von Stahlbrücken hinsichtlich Lärmentwicklung ist der Bundesregierung nicht bekannt. Bei ungünstigen Rahmenbedingungen können Stahlbrücken aber durch Lärmübertragung ggf. stärker zur Lärmemission beitragen.

Einzigste Stahlbrücke im Verlauf der Inntalautobahn A 93 ist die Innbrücke zwischen Kiefersfelden und Kufstein. Im Rahmen anstehender größerer Brückeninstandsetzungsmaßnahmen ist auch auf deutscher Seite der Grenzbrücke Kiefersfelden u. a. zur Lärmreduzierung die Erneuerung des Fahrbahnbelages vorgesehen.

7. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um zu einer Verlagerung von lärmintensiven Lkw-Güterverkehren beizutragen, die Einrichtung einer „rollenden Landstraße“ zwischen Rosenheim und Innsbruck zu fördern?

Die Bundesregierung präferiert den unbegleiteten Kombinierten Verkehr mit Containern, Wechselbehältern und Sattelanhängern. Der begleitete Kombinierte Verkehr, bei dem ganze Lkw auf Eisenbahnwagons verladen werden und die Fahrer in einem Liegewagen mitfahren („Rollende Landstraße“), wird nur noch auf Relationen durchgeführt, wo er wirtschaftlich betrieben werden kann. Hier spielen vor allem die hohen Kosten für Anschaffung, Betrieb und Unterhaltung der notwendigen Niederflurwagen und das ungünstige Verhältnis des Transportgutes zum Gesamtgewicht eine Rolle.

Nach der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs ist auch die Förderung von Anlagen zur Verladung auf die „Rollende Landstraße“ möglich. Parallel dazu besteht die Möglichkeit, dass Anlagen durch die DB Netz AG – ebenfalls auf Antrag – gebaut werden. Diese können nach Maßgabe des Bundesschienenwegeausbaugesetzes gefördert werden.