

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

zum/zur	Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
F0139/21 SPD-Stadtratsfraktion Stadträtin Brandt	Amt 66	S0232/21	31.05.2021
Bezeichnung			
Lärmsituation Lübecker Privatweg			
Verteiler		Tag	
Der Oberbürgermeister		29.06.2021	

Zu den in der Stadtratssitzung am 06.05.2021 gestellten Fragen in der Anfrage F0139/21 möchte die Stadtverwaltung wie folgt antworten.

1.) Welche Planungen haben der Errichtung im Jahr 2007 zu Grunde gelegen? Bitte Karte beifügen, aus der ersichtlich ist, wie die ursprüngliche Planung aussah. Wie sind die jetzigen Elemente ausgeführt – sind diese innen hohl?

Es wurde eine konventionelle Lärmschutzwand (LSW) aus hochabsorbierenden Aluminiumleichtbauelementen nach der ZTV-LSW 06 hergestellt. Die Wandelemente sind nicht hohl, sondern 50 cm hoch, 12 cm dick, enthalten eine Mineralwollefüllung und haben auf der Straßenseite eine Perforierung zur Schallabsorbierung. Die Stahltragpfosten sind abschnittsweise in den Brückenkappen verankert und der restliche Teil in die Böschung durch Bohrungen gegründet.

Durch den öffentlichen Straßenverkehr sind in der Nachbarschaft des Magdeburger Rings hohe Beurteilungspegel im Tages- und Nachtzeitraum zu erwarten. Besonders betroffen sind u. a. die direkt neben dem Magdeburger Ring, in vorderster Reihe gelegenen Wohngebäude am Lübecker Privatweg. Aus schalltechnischer Sicht war es somit sinnvoll, in diesem Bereich eine Lärmschutzwand (LSW) zu errichten, so dass diese Wohngebäude geschützt werden. Die lärm mindernde Wirkung einer LSW verringert sich jedoch durch die Physik der Schallausbreitung bei Hindernissen und mit größer werdendem Abstand. Insofern werden Wohngebäude mit einem größeren Abstand zur Lärmschutzwand weniger Lärminderung erfahren als direkt dahinter befindliche.

Im Auftrage des Umweltamtes wurde zum Bau der LSW Lübecker Privatweg ein Lärmschutzgutachten erstellt. Im Ergebnis daraus wurde eine bis zu 4,50 m hohe Lärmschutzwand auf beiden Seiten des Magdeburger Ringes gebaut. Auf der nördlichen Richtungsfahrbahn wird die Lärmschutzwand 90 m und auf der südlichen Richtungsfahrbahn 100 m lang. Die Baumaßnahme wurde 2007 in den Haushalt der LH Magdeburg eingestellt und nach Bestätigung durch den Stadtrat am 26.09.2007 beauftragt. Ebenso wurde auch der Fußgängertunnel mit saniert.

2.) Wie hoch ist die bestehende Lärmschutzwand?

Die Lärmschutzwand hat für den zu schützenden Wohnbereich eine relevante Höhe von 4,00 m bis 4,50 m ab der Oberkante der Fahrbahn bei 80 km/h Fahrtgeschwindigkeit auf dem Magdeburger Ring. An den LSW-Enden wurde aus ästhetischen Gründen eine Abtreppung vorgenommen. Auch sind an den Auf-/Ausfahrten nur 50 km/h zulässig und der Lärm entsprechend geringer.

3.) Gibt es eine Lärmkartierung, aus der hervorgeht, wie die Ergebnisse der Lärmemissionen mit und ohne bestehende Lärmschutzwand sind?

Für den Lärmschutz an bestehenden Verkehrswegen wurden vom Gesetzgeber keine Immissionsgrenzwerte für Lärm festgesetzt, somit gibt es keinen Rechtsanspruch der betroffenen Anwohner auf Lärmsanierung. Nur bei Neubau oder wesentlichen Änderung der Straßen ist nach der Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) zu verfahren.

Die Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen ist eine freiwillige Aufgabe, welche im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel umgesetzt wird.

Eine Lärminderung nach dem Bau einer Lärmschutzwand wurde per Gutachten untersucht. Mit dem Ergebnis, dass eine Lärmreduzierung mit mindestens über 10 dB(A) zu verzeichnen ist.

4.) Gibt es ein Lärmschutzkonzept für den Magdeburger Ring?

Für die Landeshauptstadt Magdeburg wird seit 2007 regelmäßig eine Lärmkartierung nach Vorgaben der Europäischen Union durchgeführt bzw. aktualisiert. Ziel dieser Kartierung ist unter anderem, die Ausbreitung des Verkehrslärms in Verbindung mit betroffenen Einwohnerzahlen im Stadtgebiet zu dokumentieren.

Im Zuge dieser Lärmaktionsplanung wurden für die Landeshauptstadt Magdeburg für sämtliche Hauptverkehrsstraßen strategische Lärmkarten erarbeitet und entsprechende Hotspots lokalisiert. Die Prioritätenreihung der Hotspots richtete sich nach der ermittelten Lärmbelastung sowie nach der Anzahl der betroffenen Einwohner. Der Bereich Lübecker Privatweg wurde nicht als Hotspot in der Prioritätenliste ermittelt.

Die Lärminderungsplanung und Lärmkartierung der LH Magdeburg können unter www.magdeburg.de mit dem Suchbegriff „Lärminderung“ gefunden und eingesehen werden. Ein Hauptschwerpunkt ist die vordringliche Lärmsanierung des Magdeburger Ringes. 1996 hat der Stadtrat ein schrittweises Vorgehen mit aktiven baulichen Maßnahmen (Lärmschallschutzwände) in den Folgejahren festgelegt. Daraufhin konnten in folgenden Bereichen des Magdeburger Rings Lärmsanierungen durchgeführt werden, insgesamt waren dafür ca. 6,7 Mio € nötig. An der Mittelbereitstellung beteiligte sich das Land und zum Teil die Europäische Union (EFRE) zu 50%:

Ackerstraße (1996)
 Cochstedter Straße (1996/1997)
 Goslarer Straße (1998)
 Bruno-Wille-Str. und Victor-von-Unruh-Str. (Stadtfeld 2000/2003)
 Lübecker Privatweg (2007)
 Nordabschnitt beidseitig (2010-2011)

5.) Besteht die Möglichkeit, entlang der Brücke mit alternativen Lärmschutzanbauten (siehe Foto Lärmschutz-Brücke) den Lärmschutz zu vervollständigen und hierbei die Auf- und Abfahrten mit einzubeziehen?

Der Abstand zu den bestehenden Lärmschutzwänden im Nordabschnitt und dem Lübecker Privatweg beträgt mindestens 250 m. Eine Verbindung der Lärmschutzwände ist aus mehreren Gründen nicht möglich. Ein Grund ist die dafür erforderliche Brückensanierung über die Ebendorfer Chaussee. Dieses Brückenbauwerk wurde 1972 errichtet und 2002 und 2020 erfolgten Teilinstandsetzungen, um die normative Nutzungsdauer von 80 Jahren und die volle Tragfähigkeit für den Fahrzeugverkehr zu erhalten.

Mit dem Bauvorhaben der Lärmschutzwand im Nordabschnitt von 2010 bis 2011 (nördlich der Ebendorfer Chaussee) wurde die Verlängerung der LSW über die Ringbrücke bewertet. Es wurde festgestellt, dass die Kappen (Seitenbetonborde auf der Brücke) und die Kragarm-Konstruktion die zusätzlichen Lasten einer Lärmschutzwand und deren statisch-konstruktiven Verankerungslasten nicht aufnehmen kann. Die Brücke müsste teilerneuert oder sogar neu errichtet werden.

Alternativen sind passive Lärmschutzmaßnahmen, wie Schallschutzfenster und Fassadendämmungen. Passive Lärmschutzmaßnahmen können durch die Eigentümer und z. B. Wohnungsbau-genossenschaften vorgenommen werden. Diese Umbauten sind je nach Einzelfallentscheidung auch förderfähig.

6.) Wie sehen die Förderungsmöglichkeiten für den Bau von Lärmschutzwänden im Bestand aus? Gibt es Förderbedingungen, die eine weitere Vervollständigung der Lärmschutzwand behindern?

Die beidseitigen Lärmschutzwände am nördlichen Stadteingang (2011) wurden aus Mitteln des Konjunkturpaketes II gefördert, weil dieser Bestandteil des Lärmaktionsplanes der LH Magdeburg (Stand 2009) war.

Für die Lärmschutzwand Umfassungsstraße wurde ein Fördermittelantrag in dem Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt“ im Fördergebiet „Neustadt“ für das PJ 2022 beim Landesverwaltungsamt im Rahmen des B-Plans 135-1 und zur Aufwertung des Wohnquartiers gestellt.

Für die weitere Lärmsanierung an bestehenden Straßen und speziell auf dem Magdeburger Ring sind der Verwaltung derzeit keine aktuellen Fördermittelpprogramme bekannt.

7.) Was sind die rechtlichen Vorgaben in Bezug auf die Länge von Lärmschutzwänden gemessen an der Entfernung nach der letzten Wohnbebauung?

Für die Landeshauptstadt Magdeburg wird seit 2007 regelmäßig eine Lärmkartierung nach den Vorgaben der Europäischen Union durchgeführt bzw. aktualisiert. Ziel dieser Kartierung ist u. a., die Ausbreitung des Verkehrslärms in Verbindung mit betroffenen Einwohnerzahlen im Stadtgebiet zu dokumentieren.

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Lärmkartierungen werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung Maßnahmen entwickelt, die ein sehr gutes Verhältnis von Aufwand und Nutzen erkennen lassen. So kommen vor allem Bereiche für Lärminderungsmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) in Frage, die ein hohes Maß an Betroffenheit aufweisen. Dies ist in der Regel dann der Fall, wenn viele Bewohner von Gebäuden durch hohe Beurteilungspegel betroffen sind.

Die zukünftige Lärminderung hat nach europäischen Gesichtspunkten zu erfolgen. Seit 2007 sind neue Lärmkarten ähnlich dem vorhandenen Schallimmissionsplan zu erstellen. Die Aktionspläne liegen seit 2009 vor und sind im Internet einsehbar.

8.) Um die Lärmkegel weiter nach oben abheben zu lassen, gibt es eine Möglichkeit, Anbauten auf den bestehenden Teil zu setzen, um den Lärmschutz Effekt zu erhöhen? In anderen Bereichen enden die Lärmschutzwände mit nach oben abgeknickten Elementen.

Es besteht keine Möglichkeit, die bestehende LSW zu erhöhen. Die bestehenden Stahlpfosten sind statisch-konstruktiv auf die Lastaufnahme (u. a. Eigengewicht, Windlasten) der vorhandenen Aluminiumelemente ausgelegt. Zusätzliche Lasten wie bei der Erhöhung oder einem Kragarm bedingen daher einen Neubau der Lärmschutzwand und der Kappen der MD-Ringbrücke über den Lübecker Privatweg.

9.) Besteht zeitlich eine Möglichkeit, die Planungen für einen Lückenschluss so zu erstellen, dass diese potenziell mit dem südlichen Vorhaben entlang der Umfassungsstraße zu errichten?

Am Lübecker Privatweg sind nur relativ wenige Einwohner von hohen Beurteilungspegeln betroffen. In anderen Bereichen der Landeshauptstadt sind die Betroffenenzahlen in hohen Pegelklassen deutlich größer.

Um den geforderten Lückenschluss von ca. 250 m zu erreichen, müssten beidseits des Magdeburger Ringes sowie an den südlichen Auf- und Abfahrten Lärmschutzwände errichtet werden. Dies ist derzeit unter Berücksichtigung der relativ geringen Anzahl der von hohen Beurteilungspegeln Betroffenen am Lübecker Privatweg und den vorgenannten Gründen unverhältnismäßig.

Die Stellungnahme wurde mit dem Umweltamt abgestimmt.

Rehbaum

Anlage

S0232/21 Anlage 1 – Lageplan LSW Lübecker Privatweg