



HESSISCHER LANDTAG

25. 10. 2012

Kleine Anfrage

des Abg. Rudolph (SPD) vom 21.08.2012

**betreffend Lärmschutz Lärmschutzmaßnahmen an der A 49
im Bereich der Gemarkung Edermünde-Holzhausen**

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Seit vielen Jahren klagen Anwohner im Bereich der BAB A 49 Gemarkung Edermünde-Holzhausen über stark gestiegene Lärmbelastungen. Sowohl die Gemeinde Edermünde als auch ich haben in den vergangenen Jahren immer wieder gebeten, umfassende Lärmmessungen durchzuführen, da alle Anzeichen dafür sprechen, dass die Lärmwerte die zulässigen Grenzwerte übersteigen. Die Gemeinde Edermünde hat Lärmmessungen bei der Universität Kassel in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse wurden Hessen Mobil im Frühjahr dieses Jahres vorgelegt. Die messtechnisch gewonnenen und gemittelten Pegel liegen bei 76 dB(A) Tageswert und 71,6 dB(A) Nachtwert. Damit sind die Lärmgrenzwerte von 75 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts als Grundlage für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm überschritten. Im Interesse des Gesundheitsschutzes der Anwohner sollten nunmehr endlich geeignete Maßnahmen geschaffen werden.

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1 Liegen den zuständigen Stellen des Landes Hessen entsprechende Lärmmessungen über die Lärmbelastung der Anwohner in dem Streckenabschnitt der BAB A 49 Bereich Edermünde-Holzhausen vor?

Nein. Schallimmissionsmessungen werden vom Land Hessen nicht beauftragt, da für die Ermittlung von Beurteilungspegeln ausschließlich Berechnungen nach den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90" maßgeblich sind. Durch die einheitliche Anwendung dieses Berechnungsverfahrens wird eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse sichergestellt. Damit ist zugleich die Gleichbehandlung auf dem Gebiet der Lärmbetroffenheit gewährleistet. Örtliche Schallmessungen erfassen ausschließlich die zum Zeitpunkt der Messungen vorhandenen Schallemissions- und Schallausbreitungsbedingungen, weswegen sie lediglich einen kurzzeitigen Eindruck der Immissionssituation vermitteln. Auch sind die Ergebnisse verschiedener Messungen nicht miteinander vergleichbar. In Messergebnisse fließen immer die jeweils vorhandenen äußeren Einflüsse wie z.B. Verkehrsstärke, Anteil des Schwerlastverkehrs, Wind, Temperatur oder Störgeräusche ein. Aus den vorgenannten Gründen sind Messergebnisse grundsätzlich nicht zur Bewertung von Schallimmissionen an Straßen geeignet.

Frage 2 Ist es zutreffend, dass es durch Sanierungsmaßnahmen an der BAB A 49 auch zu Lärmüberbelastungen gekommen ist?

Dies ist nicht zutreffend. Im Jahre 2010 wurde in dem betreffenden Abschnitt der BAB 49 ein neuer Fahrbelag aufgebracht. Dieser hat keinen Einfluss auf die berechneten Pegel. Dies haben aktuelle, nach den maßgebenden "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90" durchgeführte Berechnungen von Hessen Mobil ergeben.

Frage 3 Ist die Landesregierung bereit, kurzfristig Maßnahmen zu ergreifen, um die doch erheblichen Lärmbelastungen der Anwohner nachhaltig zu reduzieren, auch mit Maßnahmen wie Tempobeschränkungen?

Die Landesregierung ist bei der Planung und dem Bau sowie der Sanierung von Bundesfernstraßen an die gesetzlichen und bundeshaushaltsrechtlichen Vorgaben des Bundes zum Schutz der Bevölkerung gegen Lärmeinwirkungen gebunden und schöpft diese in vollem Umfang aus. Im vorliegenden Fall wurden bereits im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses vom 25.03.1988 Vorsorgemaßnahmen geregelt und umgesetzt. Die seinerzeit verwirklichten aktiven und passiven Vorsorgemaßnahmen folgten den damals gültigen Grenzwerten.

Maßnahmen zur nachträglichen Verbesserung der Lärmsituation an Bundesfernstraßen (sogenannte "Lärmsanierung") unterliegen den Regelungen der "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" (VLärmSchR 97). Danach kann aktiver oder passiver Schallschutz gewährt werden, wenn bestimmte, ebenfalls nach der Schutzbedürftigkeit der Anwohner differenzierende Auslösewerte (vgl. VLärmSchR 97) überschritten werden. Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen werden vom Bund als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen finanziert und durchgeführt.

Im vorliegenden Fall lagen die bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses aus dem Jahr 1988 gültigen Grenzwerte unter den derzeit gültigen Auslösewerten für die Lärmsanierung; dies bedeutet, dass das Schutzniveau des Planfeststellungsbeschlusses aus dem Jahr 1988 höher ist als das heutige Schutzniveau nach den Vorgaben der Lärmsanierung.

Die Entwicklung des Verkehrs in dem hier maßgebenden Autobahnabschnitt entspricht den in der Planfeststellung aus dem Jahr 1988 prognostizierten Verkehrszahlen. Eine aktuelle Berechnung der Immissionssituation durch Hessen Mobil, in die die aktuellsten Verkehrszahlen eingegangen sind, zeigt, dass sich keine signifikanten Änderungen der Immissionssituation ergeben haben und die Landesregierung auch deswegen keinen Spielraum für weitergehende Maßnahmen hat.

Die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und -verboten zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm richtet sich nach § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Eine solche Anordnung muss aufgrund besonderer Umstände zwingend geboten sein. Dies bedeutet, dass aufgrund von besonderen örtlichen Verhältnissen eine Gefahrenlage bestehen muss. Konkretisiert werden diese Anforderungen durch die "Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm" (Lärmschutz-Richtlinien - StV) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 23.11.2007. Danach kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, in der Regel nur dann in Betracht, wenn bestimmte, nach den Vorgaben der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90" zu berechnende Beurteilungspegel am Immissionsort (z.B. in Wohngebieten 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht) überschritten werden und durch eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit eine Verringerung der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) erreicht werden kann. Eine Prüfung der Situation im Bereich Edermünde-Holzhausen hat ergeben, dass eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h eine solche Verringerung der Beurteilungspegel nicht herbeiführen könnte. Somit kommt eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit im vorliegenden Fall nicht in Betracht.

Wiesbaden, 26. September 2012

Florian Rentsch