



# HESSISCHER LANDTAG

18. 01. 2011

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Merz (SPD) vom 15.12.2010**

**betreffend Lärmschutz B 49**

**und**

## **Antwort**

**des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung**

### **Vorbemerkung des Fragestellers:**

Der Ausbau der B49 zu einer autobahnähnlichen Fernstraße erzeugt im Lahntal, insbesondere im Bereich Wetzlar (Bauabschnitt 13/12), eine deutliche Steigerung der Lärmbelastung, die von Anwohnern als unzumutbar angesehen wird. Dieser Steigerung der Lärmemissionen im Bauabschnitt 13/12 könnte nachweislich durch eine flächendeckende Ausstattung mit adäquaten Lärmschutzwänden begegnet werden.

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

Frage 1. Mit welchen Methoden ist die Lärmbelastung der Bürger im besagten Streckenabschnitt errechnet worden?

Die Beurteilungspegel sind nach dem mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) in Verbindung mit den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" (RLS-90) normativ vorgegebenen Berechnungsverfahren ermittelt worden.

Frage 2. Hält die Landesregierung diese Berechnungsmethoden für zeitgemäß oder ist sie nicht vielmehr der Auffassung, dass eine tatsächliche Messung der Lärmbelastung die Wirklichkeit besser abbilden würde?

Das Berechnungsverfahren ist zeitgemäß, wie auch das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) in seiner Rechtsprechung festgestellt hat. Es bestehen keine durchgreifenden Zweifel, dass die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) den gesetzlich vorgesehenen (§§ 41 ff. BImSchG), grundrechtlich gebotenen Schutz vor Straßenverkehrslärm (Art. 2 Abs. 1 GG) gewährleisten (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. Juni 2010 - BVerwG 9 A 20.08). Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Beurteilungspegel den Immissionsgrenzwerten zugeordnet sind.

Darüber hinaus erkennt der Bund bei der Beurteilung des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen keine Schallpegelmessungen an, zumal diese Messungen zu unterschiedlichen Zeiten zu unterschiedlichen Ergebnissen führen.

Frage 3. Welche Ergebnisse hatten die angestellten Berechnungen?

Die berechneten Beurteilungspegel hatten unter Zugrundelegung einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge (DTV) von 53.200 Kfz/24h im Planungsjahr 2015 ergeben, dass an einzelnen Wohngebäuden auf der Süd- und Nordseite der B 49 mit maximal 66 dB(A) am Tage und 58 dB(A) in der Nacht am obersten Geschoss die für Mischgebiete maßgeblichen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht überschritten sind. Auch überschritten die Beurteilungspegel an Gebäuden auf der Südseite (im Bereich Hermannstraße) die für allgemeine Wohngebiete maßgeblichen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht. Den betroffenen Eigentümern wurde im bestandskräftigen

Planfeststellungsbeschluss insoweit ein Anspruch auf passiven Lärmschutz zuerkannt.

Darüber hinausgehende Ansprüche bestehen nicht, zumal die DTV für das Prognosejahr 2015 inzwischen im Rahmen einer Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung auf 44.600 Kfz/24h reduziert wurde. Derzeit beträgt die Verkehrsbelastung 31.600 Kfz/24h; dies bedeutet etwa um 2 dB(A) niedrigere Beurteilungspegel als unter Zugrundelegung der Prognosebelastung von 53.200 Kfz/24h berechnet.

Frage 4. Welche Konsequenzen sind nach Auffassung der Landesregierung aus diesen Ergebnisse zu ziehen?

Der Bund ist Träger der Straßenbaulast. Er hat mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 10.03.2010 mitgeteilt, dass "weitergehende Schallschutzmaßnahmen ... unter Berücksichtigung der aktuellen Gesetzeslage und den zur Zeit gültigen [Lärmvorsorge-] Immissionsgrenzwerten nicht gewährt werden können".

Frage 5. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, bestehende lückenhafte Lärmschutzbauwerke durch Schall absorbierende Wände mit Photovoltaikanlagen zu ergänzen und dadurch einen zusätzlichen, wirtschaftlichen Ertrag zu erhalten?

Die Landesregierung kann eine Verlängerung (in Richtung Limburg) bzw. eine Erhöhung der an der B 49 errichteten aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht zu Lasten des Trägers der Straßenbaulast, der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung), in Aussicht stellen. Dies gilt auch für Lärmschutzwände mit Photovoltaikanlagen.

Frage 6. Gibt es Überlegungen, den Bauabschnitt 13/12 mit adäquaten Lärmschutzwänden, gegebenenfalls inklusive flächigen Photovoltaikanlagen, nachzurüsten?

Der Landesregierung ist bekannt, dass von der Stadt Wetzlar Überlegungen angestellt werden, die Lücke (220 m links und 375 m rechts der Einhausung in Richtung Oberbiel) im Rahmen eines Modellprojekts "Bürgersolar-Lärmschutzwand" zu schließen.

Bei dem Vorschlag ist daran gedacht, dass sich die Bürger an den Kosten beteiligen. Wenn sich ein Investor finden lässt, der Lärmschutzanlagen mit Photovoltaik auf Basis von Solarzellen errichtet, ist dies sicherlich auch ein im Interesse der Betroffenen liegender Weg.

Wiesbaden, 6. Januar 2011

**Dieter Posch**