



Kleine Anfrage

Oliver Ulloth (SPD) vom 05.06.2019

**Lärmschutz an der Bundesautobahn A 44 im Bereich von Burghasungen
(Stadt Zierenberg, Landkreis Kassel)**

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Der Ortsteil Burghasungen der Stadt Zierenberg liegt unmittelbar (Abstand zur nächstgelegenen Wohnbebauung ca. 100m Luftlinie) neben der A 44 an einem steilen Hang und ist deshalb besonders vom Autobahnlärm betroffen.

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

- Frage 1. Was konkret gedenkt die Landesregierung zu unternehmen, um die Bürgerinnen und Bürger des unmittelbar an der A 44 gelegenen Zierenberger Stadtteils Burghasungen innerhalb der nächsten drei Jahre spürbar vom Autobahnlärm zu entlasten?
- Frage 4. Sind der Landesregierung die gesundheitlichen Gefahren einer dauerhaften Lärmbelastung für Mensch und Umwelt bekannt?
Wenn ja, was gedenkt sie angesichts massiver und steigender Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger an der BAB A 44 zu tun?

Die Fragen 1 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Der Landesregierung sind die gesundheitlichen Gefahren einer dauerhaften Lärmbelastung für Mensch und Umwelt bekannt. Die Landesregierung ist daher bestrebt, den Lärmschutz an den Straßen in Hessen stetig zu verbessern. Dabei ist allerdings der bundesrechtlich vorgegebene Rechtsrahmen zu beachten.

Im Bundesverkehrswegeplan ist der Ausbau des betreffenden Abschnittes der A 44 enthalten, allerdings in der Kategorie „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“. Mit diesem Ausbau würde auch für den Ortsteil Zierenberg-Burghasungen Lärmschutz auf der Grundlage der Immissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – 16. BImSchV (sog. Lärmvorsorge) realisiert. Es ist davon auszugehen, dass der Bau einer Lärmschutzwand als aktive Lärmschutzmaßnahme ergriffen würde. Zu welchem Zeitpunkt das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau eingeleitet wird, ist allerdings angesichts der Einstufung in die Kategorie „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ aktuell nicht absehbar.

Um die Situation der betroffenen Anwohner dennoch kurzfristig zu verbessern, wurde auf Grundlage der bundesrechtlichen Regelungen im vergangenen Jahr zwischen den Anschlussstellen Breuna und Zierenberg eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen in Höhe von 100 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw angeordnet.

Darüber hinaus überprüft Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement derzeit, in welchen Einzelfällen zusätzlich die Bezuschussung von passiven Lärmschutzmaßnahmen im Wege der Lärmsanierung gewährt werden kann.

- Frage 2. Welche Bedeutung wird Altenheimen, Kindertagesstätten, Schulen oder Naturschutzgebieten bei der Entscheidung von Lärmschutzmaßnahmen zugebilligt?

Sowohl in den für lärmschutzbedingte Geschwindigkeitsbeschränkungen maßgeblichen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung für Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) als auch in den für die Lärmsanierung relevanten Richtlinien für

den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) stehen die genannten Gebäudenutzungen unter dem gleichen Schutz wie Wohnhäuser in allgemeinen Wohngebieten. Das bedeutet, es müssen grundsätzlich die gleichen Richt- bzw. Auslösewerte überschritten werden, um die Ergreifung von Lärmschutzmaßnahmen zu rechtfertigen.

Im Rahmen der Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV sieht der Verordnungsgeber um 2 dB(A) niedrigere Grenzwerte für die betreffenden Gebäudenutzungen im Vergleich zu allgemeinen Wohngebieten vor.

Naturschutzgebiete werden durch die genannten bundesrechtlichen Regelwerke nicht gesondert vor Lärm geschützt.

Frage 3. Ist die Landesregierung der Ansicht, dass Lärmvorsorge zwar zu priorisieren ist, gleichzeitig aber verhältnismäßig und wirtschaftlich sein soll?

Lärmvorsorgemaßnahmen werden nach dem bundesrechtlich vorgegebenen Rechtsrahmen der §§ 41 ff. des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ergriffen. Diese Regelungen kommen ausschließlich bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen zur Anwendung.

Dabei gilt der Grundsatz, dass aktive (z. B. Lärmschutzwand) gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzfenster) zu priorisieren sind. Gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG gilt dies aber nicht, soweit die Kosten für aktive Schallschutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Demnach existiert die Vorgabe durch den Bundesgesetzgeber, dass Lärmvorsorgemaßnahmen verhältnismäßig sein müssen.

Frage 5. In welcher Höhe und zu welchem Prozentsatz werden Bundesmittel für (freiwillige) Lärmsanierung vom Land Hessen abgerufen und eingesetzt?

Die für die Lärmsanierung aufgewendeten Finanzmittel werden seitens des Bundes in seiner jährlichen Publikation „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen“ veröffentlicht. Die letzte veröffentlichte Ausgabe für das Jahr 2016 ist auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur abrufbar. Danach betragen im Zeitraum von 1978 bis 2016 in Hessen die Gesamtausgaben für Lärmsanierungen 86,1 Mio. €. Hessen lag damit in einem Ländervergleich auf Platz 5.

Für das Jahr 2017 wurden jährliche Ausgaben des Bundes für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in Hessen in Höhe von 0,46 Mio. € veranschlagt. Für das Jahr 2018 betragen die Ausgaben 0,51 Mio. €. Im laufenden Jahr sind für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen Ausgaben in ähnlicher Größenordnung vorgesehen.

Es mussten in Hessen in den vergangenen Jahren keine Lärmsanierungsmaßnahmen wegen fehlender finanzieller Mittel abgelehnt werden.

Wiesbaden, 1. August 2019

Tarek Al-Wazir