

**Kleine Anfrage****Tanja Hartdegen (SPD) vom 06.02.2023****Lärmsanierungsverfahren B 27 Haunetal-Neukirchen****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen****Vorbemerkung Fragestellerin:**

Im Rahmen des Lärmsanierungsverfahrens für die B 27 in Haunetal-Neukirchen stehen derzeit zwei Sanierungsvarianten in Abwägung: der Einbau einer SMA LA 8-Fahrbahndecke (sog. Flüsterasphalt) im gesamten Streckenabschnitt der B 27, sowie der Bau einer schallabsorbierenden Lärmschutzwand (z.B. ohne Fundamentgründung in Leichtbauweise, Vorschlag der Bürgerinitiative).

Die Gemeinde Haunetal, der Ortsbeirat Neukirchen und eine Bürgerinitiative setzen sich für die letztgenannte Variante ein, da sie durch diese die vom Verkehrslärm der B 27 (im Besonderen des Schwerverkehrs > 7,5 t) besonders betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner wesentlich besser, nachhaltiger und dauerhafter geschützt sehen.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Als Ergebnis einer von Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement im Rahmen des Lärmsanierungsverfahrens „B 27 Haunetal-Neukirchen“ durchgeführten Lärmberechnung auf Grundlage der offiziellen Verkehrszahlen 2015 stellte sich der Einbau einer lärm mindernden Asphaltdeckschicht im betreffenden (1,4 km langen) Abschnitt der B 27 in der Marktgemeinde Haunetal als vorzugswürdige Lärmschutzvariante heraus, da hiermit alle von Auslösewertüberschreitungen betroffenen Wohngebiete der Gemeinde geschützt werden. Die Lärmberechnung wurde gemäß den durch den Bund vorgegebenen „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019“ (RLS-19) erstellt und die in Betracht kommenden Varianten anhand der von der Rechtsprechung aufgestellten Maßstäben nach der sog. „Schutzfallmethode“ abgewogen. Danach ist es erforderlich, zwischen verschiedenen Lärmschutzvarianten abzuwägen, um festzustellen, welche die noch mit verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation darstellt. Hierfür sind vom Vollschutz ausgehend schrittweise Lärmschutzvarianten abzuschichten. Ein Schutzfall besteht dann, wenn eine Überschreitung der maßgeblichen Auslösewerte vorliegt. Die wesentliche Kenngröße stellt das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Lärmschutzvariante zur Anzahl der insgesamt gelösten Schutzfälle dar.

Die Vertreter der Marktgemeinde Haunetal und der Bürgerinitiative zweifelten das Ergebnis des Lärmsanierungsverfahrens sowie insbesondere die rechtlichen Grundlagen der Berechnungsmethode an und fordern vornehmlich einen Lärmschutz mittels einer Lärmschutzwand vor dem Bereich „Rhönstraße/Rexfeldstraße“ in Haunetal-Neukirchen. Die von der Auslösewertüberschreitung betroffene Wohnbevölkerung in den Bereichen „Zum Fellengarten“ sowie „Bergstraße/Berliner Straße“ würde nach diesem Vorschlag nur passiven Lärmschutz erhalten.

Im Hinblick auf die geäußerten Zweifel der Gemeindevertreter und der Bürgerinitiative führte das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) am 26. Oktober 2021 eine Videokonferenz und am 26. Mai 2022 einen Ortstermin durch, um das Verfahrensergebnis ausführlich und transparent darzustellen. Zusätzlich wurde die Sach- und Rechtslage in mehreren Schreiben gegenüber dem Bürgermeister der Marktgemeinde Haunetal erläutert. Die von den Gemeindevertretern monierten vermeintlichen Widersprüche in den RLS-19 hat das HMWEVW dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Stellungnahme vorgelegt und die darauf erfolgte Einlassung des BMDV in einem umfangreichen Schreiben vom 21. Dezember 2021 der Marktgemeinde Haunetal weitergeleitet. Die Anregungen und Bedenken der Gemeindevertreter und der Bürgerinitiative wurden im gesamten Verfahren vom HMWEVW und Hessen Mobil ernst genommen und berücksichtigt.

Seit Anfang Oktober 2022 liegen die amtlichen Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2021 für die Bundesstraßen vor. Diese von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Auftrag des

BMDV ermittelten offiziellen Verkehrszahlen aus dem Jahr 2021 dienen im gegenständlichen Lärmsanierungsverfahren als Grundlage für eine neue Lärmberechnung, die derzeit von Hessen Mobil erstellt wird. Anhand der aktualisierten Lärmberechnung werden die in Betracht kommenden Lärmschutzlösungen erneut nach der sog. „Schutzfallmethode“ untereinander abgewogen und eine Vorzugsvariante ermittelt. Dabei wird auch die von den Gemeindevertretern und der Bürgerinitiative präferierte Lösung (Bau einer Lärmschutzwand ausschließlich vor dem Bereich „Rhönstraße/Rexfeldstraße“) sowie eine im Verfahren von den Gemeindevertretern vorgeschlagene Kompromisslösung (Bau einer Lärmschutzwand mit einer Länge von 670 m vor dem Bereich Rhönstraße/Rexfeldstraße und der Einbau einer SMA LA 8-Fahrbahndecke auf einer Länge von 250 m im Bereich der Berliner Straße/Bergstraße der B 27) nochmals u. a. der bisherigen Vorzugsvariante (Einbau einer SMA LA 8-Fahrbahndecke im gesamten Streckenabschnitt der B 27) gegenübergestellt.

Auch die neuen Lärmberechnungen werden von Hessen Mobil gemäß den Vorgaben der RLS-19 durchgeführt. Die hessische Straßenbauverwaltung ist an dieses – durch den Bund vorgegebene – Regelwerk im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung gebunden.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. In welchem Zeitraum verliert SMA LA 8-Fahrbahnbelag seine lärmindernde Wirkung?

Es ist davon auszugehen, dass die lärmindernde Wirkung des SMA LA 8-Fahrbahnbelages im Zeitraum der technischen Nutzungsdauer von 16 Jahren ausreichend erhalten bleibt.

Ausweislich der vom HMWEVW eingeholten Stellungnahme des Bundes vom 1. Dezember 2021 führte die BASt für die Festlegung der Korrekturwerte der Tabelle 4a der RLS-19 an mindestens fünf geeigneten unterschiedlichen Straßenabschnitten, die mindestens seit sechs Jahren unter Verkehr liegen, Messungen getrennt für Pkw und Lkw durch. Dies erfolgte auch für den SMA LA an fünf bestehenden Strecken mit einer Liegedauer von 8 Jahren bis 15 Jahren und ist repräsentativ für die Deckschichtart.

Vor dem aufgezeigten Hintergrund wurde gegenüber den Gemeindevertretern im Verfahren eine Wirkungsdauer des SMA LA 8 von 12 Jahren bis 15 Jahren kommuniziert.

Frage 1. a) In welchen Zeiträumen wird speziell die lärmindernde Wirksamkeit des Fahrbahnbelages überprüft?

Die Überprüfung der lärmindernden Wirksamkeit des SMA LA 8-Fahrbahnbelags ist in den RLS-19 nicht vorgesehen. Zudem wurde im Rahmen der oben genannten Untersuchungen der BASt die akustische Wirkungsdauer des SMA LA 8 bestätigt. Wie in der Vorbemerkung ausgeführt, ist das Land Hessen im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung an die Vorgaben der RLS-19 gebunden.

Frage 1. b) Wird der Fahrbahnbelag erneuert, sobald er durch Abnutzung seine lärmindernden Eigenschaften ganz oder zu großen Teilen einbüßt?

Der Fahrbahnbelag wird nach Ende der angegebenen Wirkungsdauer erneuert. Sollten im Laufe der Liegedauer neue gesicherte und durch die BASt bestätigte wissenschaftliche Erkenntnisse zu einer kürzeren Wirkungsdauer des SMA LA 8 vorliegen, wird die Erneuerung vorgezogen.

Frage 2. Wird die Nachhaltigkeit der Lärmschutzmaßnahmen (nachlassende Wirkung des lärmindernden Fahrbahnbelages vs. relative Langlebigkeit mit erheblich höherer Schutzwirkung einer Lärmschutzwand) in die Abwägung mit einbezogen?

In die Variantenabwägung der Lärmschutzmaßnahmen nach der sog. „Schutzfallmethode“ fließen auch die kapitalisierten Erhaltungskosten ein. Die kapitalisierten Erhaltungskosten werden auf der Grundlage einer zeitlich unbegrenzten Erhaltungspflicht in Anlehnung an die Ablösungsbeträgerechnungsverordnung ermittelt. Diese setzen sich zusammen aus dem Anteil für die kapitalisierten Erneuerungskosten (in Abhängigkeit von der Lebensdauer) und dem Anteil für die kapitalisierten jährlichen Unterhaltungskosten.

Frage 3. Wie wird ein absehbar steigendes Verkehrsaufkommen auf diesem Abschnitt der B 27, insbesondere durch die in der Nachbargemeinde Burghaun entstehende zweitgrößte Bio-LNG-Anlage weltweit, mit Blick auf die in Rede stehenden Varianten in die Abwägungen einbezogen?

Hessen Mobil erstellt derzeit eine Verkehrsprognose, die das künftige Verkehrsaufkommen auf der B 27 im Bereich Haunetal-Neukirchen berücksichtigt. Das Ergebnis der Verkehrsprognose

hat allerdings auch im Falle einer deutlichen Zunahme des Verkehrsaufkommens keine Auswirkungen auf das Verhältnis der geprüften aktiven Lärmschutzmaßnahmen untereinander, da hieraus resultierend die gelösten bzw. ungelösten Schutzfälle für alle Varianten gleichermaßen ansteigen werden. Dabei ist jedoch zu beachten, dass bei der von den Gemeindevertretern und der Bürgerinitiative präferierten Variante (Bau einer Lärmschutzwand ausschließlich vor dem Bereich „Rhönstraße/Rexfeldstraße“) die Wohngebiete in den Bereichen „Zum Fellengarten“ sowie „Bergstraße/Berliner Straße“ einer künftigen von der B 27 ausgehenden Lärmzunahme ungeschützt ausgesetzt sind.

Frage 4. Welche Geräuschreduzierung wird durch den SMA LA 8-Fahrbahnbelag für den Schwerverkehr (hier: LKW \leq 60 km/h), welcher die Hauptlärmbelastung der Anwohner darstellt, erwartet?

Zur Ermittlung der Beurteilungspegel werden die RLS-19 herangezogen. Danach wird zugunsten der Lärmbetroffenen für alle Kfz $>$ 3,5 t abweichend von der zulässigen Geschwindigkeit nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) auf einbahnigen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften (§ 3 Absatz 3 Nr. 2 StVO: 60 km/h für Lkw $>$ 7,5 t) eine Geschwindigkeit von 80 km/h hypothetisch angenommen. Daraus resultiert für den Schwerverkehr beim SMA LA 8 nach Tabelle 4a der RLS-19 eine Straßendeckschichtkorrektur von - 4,6 dB.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass ein Großteil des Schwerverkehrs, der die B 27 im Bereich von Haunetal befährt, aus Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,8 t bzw. 3,5 t bis 7,5 t besteht. Für diese Fahrzeuge beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften 80 km/h.

Frage 5. Wie erklären sich die besonders hohen Korrekturwerte der RLS-19 für den SMA LA 8 beim Schwerverkehr (LKW $>$ 60km/h) unter Berücksichtigung gänzlich gegensätzlicher Erkenntnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) für diese Asphaltart bzw. diesen Fahrzeugtyp (vergl. „Lärmindernder Splittmastixasphalt“, BASt-Bericht S. 68)?

In der vom HMWEVW eingeholten Stellungnahme des BMDV vom 1. Dezember 2021 hat sich der Bund in Bezug auf die Korrekturwerte der RLS-19 für den SMA LA 8 wie folgt geäußert:

„Bei der Einführung der RLS-19 im Rahmen der Änderung der 16. BImSchV haben nun auch Korrekturwerte für weiterentwickelte Straßendeckschichten wie z. B. der SMA LA in die RLS-19 Eingang gefunden. Bei der Änderung der 16. BImSchV war es auch wichtig, ein Verfahren zur Bestimmung von Korrekturwerten von Straßendeckschichten festzulegen. Die Forschungsgesellschaft für Straßenwesen (FGSV) hat hierfür die TP KoSD 19 entwickelt, auf die der § 3a der 16. BImSchV verweist. Hiermit können für neue oder weiterentwickelte Straßendeckschichten Korrekturwerte ermittelt werden, wenn diese mindestens den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechen (also im Technischen Regelwerk beschrieben sind). Für die Festlegung der Korrekturwerte führt die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) an mindestens fünf geeigneten unterschiedlichen Straßenabschnitten, die mindestens seit sechs Jahren unter Verkehr liegen, Messungen getrennt für Pkw und Lkw durch. Dies erfolgte auch für den SMA LA an fünf bestehenden Strecken mit einer Liegedauer von 8 Jahren bis 15 Jahren und ist repräsentativ für die Deckschichtart. Für die Korrekturwertbestimmung werden hierzu Messungen mit dem Verfahren der Statistischen Vorbeifahrt / SPB) und dem Nahfeldverfahren (CPX) durchgeführt. Die entsprechenden Ergebnisse haben Eingang in die Tabelle 4a der RLS-19 gefunden.“

Wie bereits ausgeführt, ist die hessische Straßenbauverwaltung an die durch den Bund vorgegebenen RLS-19 im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung gebunden.

Frage 6. Wie hoch ist die zu erwartende Differenz der Geräuschreduzierung beim Schwerverkehr (LKW \leq 60 km/h) und beim Pkw zwischen einer Lärmschutzwand und einem SMA LA 8-Fahrbahnbelag?

Da die Lärmauswirkung bzw. Lärmausbreitung in dem von Hessen Mobil erstellten Modell gesamthaft betrachtet wird, kann eine nach Fahrzeugklassen aufgegliederte Differenz für die jeweiligen Szenarien nicht ermittelt werden.

Frage 7. Wie und mit welcher Gewichtung fließen die Anregungen der Gemeinde und der Bürgerinitiative in den Abwägungsprozess ein?

Die Anregungen der Gemeinde und der Bürgerinitiative sind in den Prüfprozess einbezogen worden. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

Frage 8. Wann ist mit einem Ergebnis des Abwägungsprozesses zu rechnen?

Aktuell ist davon auszugehen, dass die abschließenden Ergebnisse des gegenständlichen Lärm-
sanierungsverfahrens (mitsamt der Prognose) im zweiten Quartal des Jahres 2023 vorliegen.

Wiesbaden, 6. März 2023

Tarek Al-Wazir