



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Bürgerinitiative Stadtautobahn
Herrn Prof. Dr. Ulrich Wagner
Spiegelslustweg 28
35039 Marburg

**Betreff: Lärminderungsmaßnahmen an der Main-Weser-Bahn
und der Bundesstraße 3a durch das Stadtgebiet Marburg/Lahn**

Bezug: Ihr Schreiben vom September 2011
Aktenzeichen: LA 18/5185.6/11/01498434
Datum: Bonn, 17.10.2011
Seite 1 von 3

Sehr geehrter Herr Prof. Dr. Wagner,

Herr Bundesminister Dr. Peter Ramsauer MdB dankt Ihnen für Ihr Schreiben, in dem Sie sich für eine Reduzierung des Verkehrslärms im Zuge der Main-Weser-Bahn und der Bundesstraße 3a durch das Stadtgebiet von Marburg einsetzen. Er hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Für die von Ihnen geschilderte schwierige Lärmsituation der Stadt Marburg, die sich aus der bewegten Topographie, der vorhandenen Bebauung und der in den 60er Jahren autobahnähnlich gebauten vierstreifigen Bundesstraße B3 / B3a quer durch die Stadt sowie deren Nähe zur Lahn ergibt, habe ich volles Verständnis. Mit dem Schienenverkehr auf der Main-Weser-Bahn im Lahntal ist die Stadt Marburg von gleich zwei lärmverursachenden Verkehrsträgern durchschnitten. Dennoch ist jeder Baulastträger entsprechend der Verkehrslärmschutzverordnung gehalten, seinen Verkehrsweg für sich zu betrachten.

An der vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes 1974 zunächst ohne Lärmschutz gebauten B 3a erfolgte in den 90er Jahren bereits eine Überprüfung und Ergänzung des Lärmschutzes in Form von Lärmschutzwänden und Schallschutzfenstern auf der Grundlage der Lärmvorsorge entsprechend der damals geltenden Übergangsregelung.

Ministerialdirektor
Michael Harting
Leiter der Abteilung Landverkehr

HALSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-4000
FAX +49 (0)228 99-300-4099

al-la@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de





Seite 2 von 4

In den folgenden Jahren hat sich die Stadt Marburg immer wieder für darüber hinaus gehenden Lärmschutz an der B 3 / B 3a in Marburg eingesetzt. Ein Anspruch auf ergänzenden Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmvorsorge für die B 3a in Marburg besteht jedoch nicht. Geprüft werden könnte hier aber, ob Lärmschutz entsprechend den Grundsätzen der Lärmsanierung in Frage käme.

Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen können dann umgesetzt werden, wenn festgelegte Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten sind. Schutzmaßnahmen auf Lärmsanierungsbasis werden nach Maßgabe der verfügbaren Haushaltsmittel als freiwillige Leistung des Bundes durch die Straßenbauverwaltungen der Bundesländer durchgeführt.

Ein „Mehr“ an Lärmschutz an bereits seit langem bestehenden und zum Teil sehr dicht an der Wohnbebauung vorbeiführenden Bundesfernstraßen wäre sicherlich wünschenswert. Um im konkreten Fall eine Aussage zu einer möglichen Bundesbeteiligung zur Verbesserung des Lärmschutzes an der B 3a in Marburg treffen zu können, muss aber zunächst geklärt werden, ob hier die Voraussetzungen für Lärmschutz entsprechend den Kriterien der Lärmsanierung vorliegen. Dies gilt auch für die geforderte Lärmvermeidung an der Quelle z. B. durch den Einbau von offenporigem Asphalt. Eine Einhausung der vorhandenen B 3a oder gar deren Rückbau wird vom Bund nicht in Betracht gezogen.

Hinsichtlich der geforderten Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit für Pkw auf 80 km/h und von Lkw auf 60 km/h im Bereich der B 3a „Stadtautobahn“ im Bereich von der Anschlussstelle Gisselberg bis zur Anschlussstelle Marburg-Wehrda ist anzumerken, dass die hierfür erforderliche verkehrsrechtliche Anordnung in alleiniger Zuständigkeit des Landes Hessen liegt.

Bezüglich der Lärmbelästigung durch den Verkehrsträger Schiene ist Ihnen sicher bekannt, dass es eine Vielzahl von Streckenabschnitten der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes gibt, die von Bahnlärm beeinträchtigt werden. Für insgesamt 3.500 Ortsdurchfahrten ist eine Lärmsanierung nach den Kriterien der Förderrichtlinie Lärmsanierung Schiene geboten. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramm stellt der Bund derzeit jährlich 100 Mio. € in den Bundeshaushalt ein. Auf dieser Finanzierungsgrundlage ist es jedoch nicht möglich, alle anstehenden Lärmsanierungsmaßnahmen zeitnah umzusetzen. Lärmsanierungsmaßnahmen werden auf Grundlage der „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ vom 07.03.2005 planerisch vorbereitet und finanziert.

Um eine geregelte und bundesweit einheitliche Umsetzung des Pro-





Seite 3 von 4

gramms zu gewährleisten, ist eine klare Prioritätensetzung notwendig. Es sind solche Streckenabschnitte bevorzugt zu sanieren, bei denen die Wirkung der Maßnahmen besonders hoch ist. Diese Wirkung lässt sich beschreiben in der erreichbaren Lärminderung und der Anzahl der Anwohner, für die vor der Lärmsanierung Lärmbelastungen oberhalb der Lärmsanierungsgrenzwerte vorliegen. Für stark belastete Strecken des DB Netzes wurden der Schallpegel und die Zahl der Betroffenen ermittelt. Als Entscheidungsgrundlage für die Reihung von Maßnahmen wurden Priorisierungskennziffern berechnet und als Anlage 3 im Gesamtkonzept der Lärmsanierung zusammengefasst.

In dieser Anlage ist die Ortsdurchfahrt Marburg im Zuge der Strecke Neustadt – Marburg (3900) unter der lfd. Nummer 82 mit einer Priorisierungskennziffer von 3,377 enthalten. Im bundesweiten Vergleich mit anderen Streckenabschnitten ist die Kennziffer als niedrig anzusehen. Eine Vielzahl von Strecken weisen Werte von über 20 auf. Nach Auskunft der DB Netz AG sind auf dieser Grundlage Lärmsanierungsmaßnahmen kurzfristig leider nicht möglich.

Das Gesamtkonzept der Lärmsanierung Schiene wird derzeit auf Basis der Zugverkehrszahlen des Jahres 2008 überarbeitet. Möglicherweise kann sich dadurch die Priorisierungskennziffer für diesen Streckenbereich erhöhen.

Der Bund gewährt die Zuwendungen für die Lärmsanierung nach Maßgabe der Förderrichtlinie sowie der allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Bundeshaushaltsordnung, damit eine Förderung im Sinne einer zweckgemäßen Verwendung von Steuermitteln gewährleistet wird. Ein Rechtsanspruch auf eine Förderung besteht nicht. Von den Vorgaben darf bei der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen wegen der bundesweiten Gleichwertigkeit nicht abgewichen werden.

Für die Realisierung der geforderten Änderung der Berechnungspraxis von Lärmimmissionen ist derzeit keine Möglichkeit gegeben. Der Mittelungspegel ist eine unter Fachleuten anerkannte Beurteilungsgrundlage für Geräusche von Landverkehrswegen. Hiervon abzurücken erscheint nicht sachgerecht.

Ebenso wenig ist der Forderung nach der Einführung von Lärmmessungen nachzukommen. Ergebnisse von Kurzmessungen unterliegen verschiedensten Einflüssen und sind für eine langfristige Beurteilung der Lärmsituation nicht aussagekräftig.

Die geltenden Rechtsgrundlagen für die Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen stellen auf den Lärm des jeweiligen Verursachers ab. Verfahren und Regelungen für eine angemessene Berücksichtigung des Lärms verschiedener Lärmquellen gibt es bisher – auch auf europäischer Ebene – nicht. Lösbar erscheinen diese Schwierigkeiten jedoch für Lärm, der von Bundesfernstraßen und von Schienenwegen





Seite 4 von 4

der Eisenbahnen des Bundes ausgehen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung strebt daher perspektivisch und unter Berücksichtigung der Situation des Bundeshaushalts für derartige Bündelungslagen eine Berücksichtigung der so genannten Lärmkumulation an, damit Lärmsanierungsmaßnahmen dort künftig so dimensioniert und geplant werden, dass der Lärm beider Verkehrsträger berücksichtigt wird.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Michael Harting

