

Bremen, 09.05.2018

## B e s c h l u s s

### des Beirates Obervieland vom 08. Mai 2018

#### **Schalltechnische Untersuchungen Gesamtlärm im Nahbereich um BAB 281, BA 2/2**

Aus Sicht des Beirates Obervieland ist die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens (nach §17 des Bundesfernstraßengesetzes) für den Neubau der BAB 281, BA 2/2 zwischen Neuenlander Ring und Kattenturmer Heerstraße ausgelegte „Schalltechnische Untersuchung Gesamtlärm - im Nahbereich um BAB 281, BA 2/2“ nicht vollständig und somit für eine Entscheidung im Planfeststellungsverfahren zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht ausreichend, da der Unterlage einerseits keine Ausführungen zum baulichen Lärmschutz (nach aktuellem Stand der Technik) sowie deren Wirksamkeit zur Emissionsminderung im Allgemeinen sowie andererseits keine Aussagen darüber, wo im Zuge der Baumaßnahme ganz konkret bauliche Schallschutzmaßnahmen zur Emissionsminderung möglich wären, zu entnehmen sind.

#### **Begründung**

Die schalltechnische Untersuchung ist auf der Grundlage der 16. BImSchV erstellt.

Diese Verordnung regelt wie die zu erwartenden Lärmemissionen von geplanten Straßen vorab rechnerisch zu ermitteln und im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu gewichten sind.

Grundlage dieser Verordnung ist das Bundesimmissionsschutzgesetz.

Im 4. Teil dieses Gesetzes, im § 41 sind eindeutige Regelungen zum Schutz der Umwelt getroffen:

#### ***§ 41 Straßen und Schienenwege***

*(1) Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebebahnen und Straßenbahnen ist unbeschadet des § 50 sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.*

*(2) Absatz 1 gilt nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.*

In der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung wird das in § 41 Abs. 1 gesetzliche gegebene Gebot in keiner Silbe betrachtet.

Geplante Schallschutzmaßnahmen sind nicht berücksichtigt und für den Fall der Planung, in der späteren Ausführungen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit und Anordnungen nicht bewertet. Auch ist nicht zu erkennen, dass eine Abwägung nach Abs. 2 vorgenommen wurde.

Die schalltechnische Untersuchung legt lediglich dar, dass beim späteren Betrieb der Autobahn die in der 16. BImSchV genannten Grenzwerte nur in wenigen Fällen überschritten sind. Grenzwerte sind Obergrenzen, die nur erreicht werden dürfen, wenn schallschutztechnische Maßnahmen nach dem Stand der Technik getroffen sind und der Schall technisch nicht weiter reduziert werden kann.

Eine Überschreitung der Grenzwerte selbst beinhaltet im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes die nicht Genehmigungsfähigkeit einer Anlage.

Auch ist die Berücksichtigung einer früheren Forderung des Beirates, technisch die Sicherstellung der Einhaltung der Maximalgeschwindigkeit zur Sicherstellung des Lärmschutzes zu unterstützen, nicht erkennbar. Der Beirat fordert an dieser Stelle daher nochmals, mit der Genehmigung sicherzustellen, dass eine ständige technische Geschwindigkeitsüberwachung nicht nur punktuell, sondern auf der gesamten Strecke gegeben ist. Diese Forderung ist zum Beispiel durch eine Abschnittskontroll-Messanlage realisierbar.

Es ist nicht ersichtlich, auf welchen Zahlen die Verkehrsmengen für den Bezugsfall 2025 errechnet wurden. Um eine Beurteilung dieser Zahlen zu ermöglichen, sind die aktuellen Verkehrsaufkommen aus 2010 und 2015 erforderlich.

Es ist unverständlich warum der Prognosehorizont immer noch 2025 ist und nicht 2030, wie es vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 24.10.2014 festgelegt

wurde (auf der Webseite des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr): „Das BMVI bittet für das weitere Verfahren den Prognosehorizont 2030 zugrunde zu legen. Bisher wurde der Prognosehorizont 2025 verwendet. Bei der weiteren Planung wird der Prognosehorizont 2030 nach Vorliegen aller erforderlichen Daten verwendet. Eine Fortschreibung mit Überprüfung von möglichen Auswirkungen findet vor der Baurechtschaffung statt.“

Es ist nicht ersichtlich, wie sich die Lärmentwicklung für die Gebiete gestaltet, die nicht im Bereich der Grenzwerte liegen.

Auch wenn die Zahlen keine rechtliche Bedeutung haben, ist es wichtig, dass sich jeder Einwohner ein Bild über seine zukünftige Situation machen kann. Dazu gehört auch eine transparente, auf gesichertem Zahlenmaterial basierende Gegenüberstellung der jetzigen Situation (ohne den Bauabschnitt 2.2) und die Situation nach Fertigstellung dieses Bauabschnitts. Grundsätzlich sollte aufgezeigt werden, wo gegen die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) verstoßen wird.

Das Dokument enthält zum Teil unklare Herleitungen, z. B. ist die unter Punkt 6 beschriebene rechnerische Reduzierung der Mehrbelastung von 100 LKW/24h auf 50 LKW/24h nicht nachzuvollziehen.

*Abstimmungsergebnis: Mehrheitliche Zustimmung*

gez. Radolla

Michael Radolla  
(Ortsamtsleiter)