

Antrag	Vorlagen-Nr.:	VO/0597/2022
	Status:	öffentlich
	Datum:	07.03.2022
Antragsteller*in:	Klimaliste Marburg Bündnis 90/Die Grünen Sozialdemokratische Partei Deutschlands	

Beratungsfolge		
Gremium:	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Stellungnahme	nichtöffentlich
Ausschuss für Mobilität, Tourismus und digitale Transformation	Vorberatung	öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	öffentlich

Antrag der Fraktionen Klimaliste Marburg, B90/Die Grünen und SPD betr. Lärmschutz B3a

Beschlussvorschlag

Der Magistrat wird gebeten ein zur Lärmreduktion wirksames und beim RP Gießen genehmigungsfähiges Tempolimit für die B3a zu eruieren.

Dies sollte unter Beachtung der aktualisierten Lärmberechnungsvorschriften RLS-19 geschehen. Es sollte dabei ein Tempolimit gewählt werden, welches den Marburger*innen unter Betrachtung der Genehmigungsfähigkeit die größtmögliche Entlastung von gesundheitsschädigendem Lärm gewährt.

Begründung

Lärm verursacht gesundheitliche Schäden. Darunter sind nicht nur Schädigungen des Gehörs zu verstehen, sondern unter anderem auch Schlafstörungen, ein erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauferkrankungen wie Bluthochdruck und ein erhöhtes Herzinfarktisiko.

Es findet lediglich eine subjektive Gewöhnung an Lärm statt. Die körperliche Stressreaktion auf Lärm und die damit verbundenen Folgeerkrankungen mindern sich bei länger bestehender Lärmexposition nicht.¹

Die WHO legte 2018 mit ihren „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ fundierte

Empfehlungen für gesellschaftliche Entscheidungsträger*innen vor, die konkrete Grenzwerte für Lärm beinhalten, ab welchen mit gesundheitlichen Folgeschäden für exponierte Menschen sicher zu rechnen ist. Diese liegen bei Mittelungspegeln von 54 db(A) tagsüber und 44 db(A) nachts.² Von der B3a gehen trotz teilweise vorhandener Lärmschutzwände gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen im Bereich der Ortsdurchfahrt aus.³

Um die Lebensqualität der Marburger*innen zu erhöhen und deren Gesundheit zu schützen soll ein genehmigungsfähiges Tempolimit eruiert werden. Dabei soll das Tempolimit gewählt werden, dessen lärmreduzierende Wirkung eine möglichst große Annäherung an die Grenzwerte der WHO ermöglicht.

Hintergrund dessen ist, dass sowohl die Richtwerte in den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm, als auch jene im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) noch sehr deutlich über den von der WHO empfohlenen Grenzwerten zur Prävention lärmbedingter Gesundheitsschäden liegen.□

Quellen

1. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/laermbilanz-2020>, letzter Aufruf: 06.03.22
2. Kempen EV, Casas M, Pershagen G, Foraster M. WHO Environmental Noise Guidelines for the European Region: A Systematic Review on Environmental Noise and Cardiovascular and Metabolic Effects: A Summary. Int J Environ Res Public Health. 2018 Feb 22;15(2):379. Doi: [10.3390/ijerph15020379](https://doi.org/10.3390/ijerph15020379). PMID: 29470452; PMCID: PMC5858448.
3. <https://laerm.hessen.de/mapapps/resources/apps/laerm/index.html?lang=de>, letzter Aufruf: 06.03.22
4. <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Laerm-Umweltschutz/Laermvorsorge-Laermsanierung-Bundesfernstrassen/Laermvorsorge-Laermsanierung-Bundesfernstrassen.html>, letzter Aufruf: 06.03.22

Maik Schöniger

Isabella Aberle

Karen von Räden

Lukas Ramsaier

Fatma Aydin

Schaker Hussein

Anlage/n

- 1 Änderungsantrag SPD, Grüne, Klimaliste