

<b>Antrag der Bürger für Marburg</b>	<b>Vorlagen - Nr.:</b>	<b>VO/2164/2013</b>	<b>TOP</b>
	<b>Status:</b>	<b>öffentlich</b>	
	<b>Datum:</b>	<b>15.03.2013</b>	
	<b>Eingang:</b>	<b>15.03.2013</b>	
<b>Stadtverordnetenversammlung Marburg</b>			
<b><u>Beratende Gremien:</u></b>	<b>Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr Stadtverordnetenversammlung Marburg</b>		

**Antrag der Bürger für Marburg betr. Umsetzung der EG-Richtlinie zur Umgebungslärmreduzierung 2002/49/EG für die B3a / Stadtautobahn**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Der Magistrat möge auf die hessische Landesregierung - speziell auf das Verkehrsministerium - einwirken, dass die von der Europäischen Gemeinschaft geforderten Richtlinie zur Umgebungslärmreduzierung für die B3a / Stadtautobahn angewendet und umgesetzt wird.
2. Der Magistrat wird gebeten darüber aufzuklären, warum im technischen Abschlussbericht der Umgebungslärmkartierung Hessen 2012 Marburg nicht aufgeführt ist.
3. Der Magistrat wird gebeten zu prüfen, ob die Immissions-Messeinrichtung des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie an der Gutenbergstraße / Frankfurter Straße nicht für realistische Messungen an die Stadtautobahn verlegt werden kann.

**Begründung:**

Im Jahr 2002 haben die Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft im Einvernehmen mit dem Europäischen Parlament die Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm verabschiedet. Ziel dieser Richtlinie ist unter anderem eine EG-weite Bestandsaufnahme der Lärmbelastung durch bestimmte Lärmquellen unter definierten, harmonisierten Bewertungsmethoden. Auf der Grundlage der Bestandsaufnahme oder Kartierung sollen Aktionspläne erstellt werden mit dem Ziel, den Umgebungslärm soweit erforderlich und insbesondere in den Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mildern sowie die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie befriedigend ist.

Die Richtlinie - und die mit ihr gesammelten Erfahrungen - soll auch eine Grundlage für die Einführung von Lärminderungsmaßnahmen auf EG-Ebene bieten (Quelle: [www.hulg.de](http://www.hulg.de))

Die Lärmkartierung der Ballungsgebiete war eine erste Forderung der besagten Richtlinie im Jahr 2007. Für das Jahr 2012 sollte diese Lärmkartierung als zweiter Schritt um weitere Umfänge ergänzt und erweitert werden, die en Detail sind:

- entlang von Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kfz pro Jahr
- entlang von Haupteisenbahnstrecken mit über 30.000 Zügen pro Jahr
- in Ballungsräumen mit über 100.000 Einwohnern und
- rund um Großflughäfen mit über 50.000 Flugbewegungen (d. h. Starts und Landungen) pro Jahr.

In dem technischen Abschlussbericht der Umgebungslärmkartierung Hessen 2012, erstellt für das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie (HLUG), erscheint Marburg neben weiteren 26 hessischen Gemeinden auf der Seite 84 lediglich mit dem Hinweis „keine Datenlieferung“. Hierfür sollten die Gründe festgestellt und erläutert werden.

Bis zum heutigen Tage wurden **keine Messungen** zur Erfassung von Lärm an der Stadtautobahn durchgeführt, sondern **Berechnungen** vorgenommen. Hierzu wurden u.a. die Berechnungsparameter

- gesetzlich vorgeschriebene Geschwindigkeit für PKWs und LKWs,
- tägliches Verkehrsaufkommen und
- die Geografie der Umgebung

zugrunde gelegt.

Ein Verfahren, dem eine abstrakte mathematisch-physikalische Formel zugrunde liegt, das aber Ergebnisse liefert, die von der Realität deutlich abweichen können. Dies zeigt sich im Besonderen, da eine Geschwindigkeit (100/80) unterstellt, aber nicht unbedingt von den Verkehrsteilnehmern eingehalten wird. Ein leistungsstarker Motor erzeugt bei 100 km/h mehr Lärm als vergleichsweise ein kleinerer Motor. Darüber hinaus berücksichtigt das Verfahren keine Reflexionen von beispielsweise Hauswänden.

Dies macht deutlich, warum eine realistische Messung der Lärmimmissionen für die Betroffenen und deren Gesundheit notwendig ist. In Marburg befinden sich mehrere Messstationen, die bei einer Umplatzierung an relevante Standorte der Stadtautobahn die gewünschten Daten liefern könnten.

Die Umsetzung einer von vielen Institutionen, der Bürgerinitiative Stadtautobahn und anderen Gruppierungen geforderten Geschwindigkeitsreduzierung von 80/60 ist eine Maßnahme, die zur sofortigen Reduzierung des Umgebungslärmes führt - und das fast kostenneutral. Eine weitere wichtige kurzfristige Möglichkeit ist das Aufbringen eines hochwertigen offenporigen Asphalt (Flüsterasphalt).

**Andrea Suntheim-Pichler**