

**Antwort auf eine Kleine schriftliche Anfrage**

- Drucksache 17/3380 -

Wortlaut der Anfrage des Abgeordneten Christian Grascha (FDP), eingegangen am 22.04.2015

**Ausbau der BAB 7 - Lärmschutz für Oldenrode**

Der Streckenabschnitt der BAB 7 zwischen Seesen und Northeim soll ausgebaut werden. Hier sind auch Umweltbeeinträchtigungen zu berücksichtigen.

Geplant sind hierfür u. a. auf der Höhe Oldenrode der Einbau von sogenanntem Flüsterasphalt sowie eine Schallschutzwand. Allerdings wird die geplante Schallschutzwand ca. 50 m kürzer sein als die vorhandene. Begründet wird dies damit, dass der erforderliche Lärmschutz ja durch den Asphalt gewährleistet ist.

Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass ca. 60 000 Fahrzeuge täglich an der Ortschaft Oldenrode vorbei fahren, regt sich in der Bürgerschaft Widerstand gegen diese „kleine“ Lösung des Lärmschutzes.

Ich frage deshalb die Landesregierung:

1. Warum wird die neue Schallschutzwand vor dem Hintergrund der nachlassenden Lärmreduzierung von Flüsterasphalt nach fünf bis acht Jahren gegenüber der vorhandenen verkürzt?
2. Welche Mehrkosten entstehen durch eine Verlängerung der Schallschutzwand um 50 m, und wie hoch sind die Gesamtkosten des Streckenabschnitts für diese Maßnahme?
3. Warum soll auch die Höhe der Schallschutzwand reduziert werden?

(An die Staatskanzlei übersandt am 28.04.2015)

**Antwort der Landesregierung**

Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
- Z3-01424/0020/3380/  
Lärmschutz BAB 7 -

Hannover, den 03.06.2015

Bei der hier angesprochenen Ausbauplanung handelt es sich um den sechsstreifigen Ausbau der bestehenden A 7 Hannover–Kassel, Streckenabschnitt Anschlussstelle Seesen - südlich Anschlussstelle Echte. Der Planfeststellungsbeschluss ist am 30.12.2014 ergangen und noch nicht unanfechtbar. Klagen zum Lärmschutz liegen bisher nicht vor.

Durch den geplanten Ausbau der A 7 von derzeit vier auf sechs durchgehende Fahrstreifen im Bereich der Gemeinde Kalefeld, OT Oldenrode, werden die bestehenden Lärmschutzwände verdrängt und sind neu zu bemessen. Diese bauliche Veränderung führt zu einer „wesentlichen Änderung“ gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) und somit sind die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der Verordnung zu beachten. Für einen verhältnismäßigen Lärmschutz wurde ein schalltechnischer Variantenvergleich durchgeführt und die effektivste Variante der Planung zugrunde gelegt.

Das bedeutet für die angesprochene östliche Fahrbahnseite der A 7 im Bereich Kalefelde, OT Oldenrode, den Bau einer Lärmschutzwand ab Bau-km 227+620 bis Bau-km 228+220 mit einer Höhe von 2,50 m bis 6,00 m. Zusätzlich ist als aktiver Lärmschutz der Einbau eines offenporigen Asphaltbelages, auch als Flüsterasphalt bezeichnet, von Bau-km 226+850 bis Bau-km 229+300 vorgesehen.

Mit dieser Kombination des aktiven Lärmschutzes aus Lärmschutzwand und lärmindernden Fahrbahnbelag werden auf der östlichen Fahrbahnseite der A 7 die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für die Gebäude eingehalten. Es besteht ein sogenannter Vollschutz, sodass eine zusätzliche Wandverlängerung nicht erforderlich ist.

Der Einsatz des gewählten offenporigen Asphaltbelages macht insbesondere hier Sinn, da die Wirkung von Lärmschutzwänden und -wällen mit zunehmendem Abstand zwischen der Straße und dem zu schützenden Bereich abnimmt. Bei Abständen von mehr als 400 m oder ungünstigen topographischen Verhältnissen haben Lärmschutzwände und -wälle im Allgemeinen nur noch einen geringen Nutzen.

Die lärmindernde Wirkung offenporiger Asphaltdeckschicht ist nach Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen für mindestens acht Jahre gesichert.

Darüber hinaus wurde im ergangenen Planfeststellungsbeschluss vom 31.12.2014 Folgendes festgelegt: „Die Straßenoberfläche der Autobahntrasse ist nach dem Stand der Technik so herzustellen und zu erhalten, dass die von den Planunterlagen in dem jeweiligen Abschnitt vorgesehene Lärmreduzierung sichergestellt ist und unter Berücksichtigung der weiteren Maßnahmen des aktiven Schallschutzes die Immissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) bei Zugrundelegung der in Unterlage 11 festgestellten Beurteilungspegel eingehalten werden.“

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Da die Immissionsgrenzwerte mit den vorgenannten Maßnahmen eingehalten werden, ist eine längere Lärmschutzwand nicht erforderlich und daher eine Finanzierung durch den Baulastträger Bund rechtlich nicht möglich.

Zu 2:

Für den Bauabschnitt von südlich der Anschlussstelle Seesen bis südlich der Anschlussstelle Echte wurden voraussichtliche Gesamtkosten von rund 123 400 000 Euro ermittelt. Eine Lärmschutzwandverlängerung um 50 m in einer Höhe von 2,50 m würde voraussichtlich 50 000 Euro Baukosten verursachen. Über den Vollschutz hinaus besteht die Möglichkeit, dass ein Dritter, z. B. als gestalterische Landschaftsmaßnahme, die Kosten für die Verlängerung der Lärmschutzwand übernimmt. Hierzu wäre eine Verwaltungsvereinbarung mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr abzuschließen, in die auch die Kosten für die Ablösung der Unterhaltungsaufwendungen einfließen.

Zu 3:

Mit der Kombination von offenporiger Asphaltdeckschicht und vorgesehener Lärmschutzwand werden alle durch die 16. BImSchV vorgesehenen Immissionsgrenzwerte eingehalten. Somit sind weitere Lärmschutzmaßnahmen durch den Baulastträger Bund ausgeschlossen.

Olaf Lies