

„Belegte Fahrbahn“ sorgt für Ohrensausen



Samstag, den 22. März 2014 um 17:34 Uhr



Falscher Belag auf A 49 oder behördliche Ignoranz?

Edermünde. Seit 1967 leben die Menschen in Edermünde-Holzhausen mit einer vierspurigen Bundesfernstraße. Zunächst als B 3, Anfang der 1970er Jahre dann als A 49. Viele Menschen sind seitdem hinzugezogen, das Neubaugebiet am Hahn hat sich prächtig entwickelt, Gewerbeflächen sind dazugekommen und das alles in friedlicher Koexistenz zwischen Autobahn, Bewohnern und Gewerbetreibenden.

Dass die Autobahn heute kritisiert wird, liegt nicht an einem Sinneswandel, sondern an Veränderungen auf der Autobahn, deren Belag in mehreren Bauabschnitten bis 2013 durchgängig erneuert wurde. Dabei ist viel schalldämmende Bepflanzung verschwunden und verschiedene Ausführungen der Fahrbahndecke wurden in unterschiedlichen Abschnitten verbaut.

Niemand ist gegen die Autobahn!

Anwohner wie Frau Jutta Schmelz, die im letzten Haus auf der Ostseite ungeschützt neben der A 49 wohnt, legen Wert darauf, dass sie nicht gegen die Autobahn sind. Das bestätigt auch der Sprecher der Interessengemeinschaft Lärmschutz A 49, Günther Schumann, der auf der Ostseite zuhause ist. Viele von ihnen sind im Bewusstsein nach Holzhausen gezogen, dass dort eine Autobahn den Ort durchschneidet. Das Dorf lebt von der Autobahn und es lebt mit der Autobahn. Wäre da nicht der neue Belag, der ausgerechnet auch noch als „Flüsterbelag“ von Hessen Mobil, der zuständigen Straßenbauverwaltung, ausgewiesen wurde.



Wer von Gudensberg nach Baunatal fährt, erlebt in Höhe des Parkplatz Sonnenborn an den Scharfensteinen tatsächlich schon im Fahrzeug eine Veränderung der Geräuschkulisse. Günther Schumann hat hier eine Steigerung des Lärmpegels von unter 70 Dezibel auf über 70 Dezibel, einen Sprung um 4 Dezibel gemessen. Gefühlt ist das eine Verdoppelung, sagen die Betroffenen. Der neue Belag ist also sowohl subjektiv, als auch objektiv tatsächlich lauter als der frühere Belag.

Die zuständige Baubehörde möchte auf Messungen allerdings nicht zurückgreifen. Die Interessengemeinschaft erzählt aus der Kommunikation mit Hessen Mobil, wonach die Behörde am 10. Oktober 2013 noch behauptete, es sei nicht lauter geworden, am 17. Dezember 2013 allerdings 17 Häusern ein Anrecht auf passiven Lärmschutz zugebilligt hat. Das können Zuschüsse zur Dämmung von Fenstern, Türen, Rolladenkästen, Wänden oder Dächern sein. Also doch lauter? Was ist mit Messungen? Und was ist erlaubt?

Kein Schutz im Altbestand – lieber rechnen statt messen

Zunächst ist Lärm immer Lärm, aber Deutschland kennt verschiedene Richtlinien dafür, was grenzwertig ist. Wenn ein Gewerbebetrieb Geräusche erzeugt oder zuhause die Stereoanlage aufgedreht wird, dann ist die so genannte „Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm“ (TA-Lärm) einzuhalten. Sie nennt nachts 40 Dezibel in Wohngebieten, 45 Dezibel in Dorf-, Kern- und Mischgebieten sowie 50 Dezibel in Gewerbegebieten als Grenzwert. Wird hingegen eine Autobahn neu gebaut, so gelten die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen. Dann gelten für Kern-, Dorf- und Mischgebiete bei Tage 64 Dezibel, nachts 54 Dezibel und in einem Gewerbegebiet 69 beziehungsweise 59 Dezibel. Die Pressekonferenz am Freitag erreichte durchschnittlich 60 Dezibel, in Spitzen 70. Immerhin müssten Autobahn Nachbarn also auf der Terrasse und im Schlafzimmer ständig den Geräuschpegel einer Unterhaltung ertragen können.

Eine Autobahn darf also durchaus laut sein. Aber Politik wäre nicht Politik, würde sie sich nicht besonders schützen. Während die TA Lärm keinen Bestandsschutz kennt, gelten diese Werte nur dann, wenn eine Autobahn neu gebaut wird, nicht aber für eine alte Autobahn wie die A 49. Und weil Lärm an einer Straße nicht konstant herrscht, sondern extrem schwankt, ist umstritten, wie der Lärm zu messen ist. Der Durchschnittswert? Die lauteste Stunde? Da Lärm physikalischen Gesetzen folgt, lässt er sich berechnen und genau das macht die Straßenbauverwaltung.

Die Interessengemeinschaft vernimmt zu diesem Thema widersprüchliche Aussagen. Auch hier gilt, dass man berechnen, messen und begutachten muss, wenn neu gebaut, nicht aber nur erneuert wird. Aber der SPD-Landtagsabgeordnete Günter Rudolph aus Edermünde kann nicht glauben, dass angesichts der Weiterbau-Planungen der A 49 über Neuental hinaus zurzeit niemand rechnet. Schließlich werden zur gleichen Zeit in Baunatal bereits Grundstücke an der Autobahn für eine Erweiterung erworben. Und mit dem Weiterbau wird die

Belastung nicht weniger.

Was Zahlen so sagen...



Hessen Mobil hat zumindest immer wieder Fahrzeuge gezählt und von 2005 bis 2010 einen Rückgang der Fahrzeugbelastung von 37.000 auf 32.000 täglich und gleichzeitig des Lkw-Anteils von tagsüber von 12 auf 9 Prozent und nachts von 21 auf 15 Prozent ermittelt. Das entspricht etwa der Rückkehr zu Werten aus dem Jahr 2000. Und das trotz neuer Logistikzentren entlang der A 49 bis Borken und des überdurchschnittlichen Wirtschaftswachstums in Nordhessen.

Wer die A 49 täglich befährt, gewinnt einen anderen Eindruck und wer – ganz ohne Kalibrierung und juristische Beweiskraft – im Abstand der Häuser den Autobahnlärm misst, kommt mit dem Smartphone-

Dezibel-Meter auf ständig über 70 Dezibel, in Spitzen bis zu 80 Dezibel. Die Universität Kassel hatte 2012 tagsüber 76 und nachts 72 Dezibel gemessen.

Niemand hat die Absicht eine Autobahn abreißen zu lassen!

Wenn Politiker sich streiten, dann tun Sie dies am liebsten, wenn es politische Gegner trifft. Als es für Bund und Land die Option Rot-Grüner Regierungen gab, blieb die Kritik der Landes- und Bundespolitiker noch verhalten. Seit die Verhältnisse mit Großer Koalition in Berlin und Schwarz-Grün in Wiesbaden klar sind, macht es natürlich besonders Spaß, ausgerechnet einen grünen Wirtschaftsminister daran zu erinnern, dass Lärmschutz ein zentrales Anliegen seiner Partei ist. Tarek Al-Wazir hat als Südhessen wohl gerade erst von Holzhausen gehört und darf sich überrumpelt fühlen.

Aber Politik kennt keine Einarbeitungsfristen, das Problem will gelöst sein. Parteipolitisch soll es aber gar nicht erst werden und so sind Bürgermeister Karl-Heinz Färber und die Gemeindevertretung Edermünde mit einem Vertretungsbeschluss sowie Günter Rudolph zuversichtlich, dass sich auch die Landes- und Bundespolitiker der CDU aus dem Schwalm-Eder gleichermaßen engagieren werden.

Unterschriften für maßvolle Forderungen

Und was die betroffenen Bürger sich wünschen, ist gar nicht alles auf einmal. Zunächst einmal wäre als Sofortmaßnahme eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 Stundenkilometern am Tage und 80 Stundenkilometern in der Nacht ausreichend. Das scheint in Hessen wesentlich schwerer zu sein, als in anderen Bundesländern. Die Wiederherstellung von Bepflanzungen entlang der Autobahn wäre eine weitere Maßnahme und ein Lärmschutz Richtung Westen – wie auf der Ostseite auch – sinnvoll. Den Rückbau des neuen Fahrbahnbelages auf den alten Zustand kann niemand als Sofortmaßnahme verlangen, das wissen auch Anwohner und Politiker, die sie jetzt unterstützen. Aber eine Zusage dafür erwarten Sie schon! Zur Unterstützung haben sie bereits jetzt fast 2000 Unterschriften (von 1500 geplanten) gesammelt, die am 4. April übergeben werden sollen. Dann findet die Abschlusskundgebung der „Aktion 1500 Protestunterschriften“ um 14:00 Uhr in Holzhausen mit Gästen aus der regionalen Politik statt. Der Hessische Rundfunk wird erwartet. (rs)

