

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Robert Teske, René Bochmann, Stefan Henze, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 21/2815 –**

### **Lärmbelastung durch die Talbrücken Schwarza und Rotes Tal bei Kühndorf – Thüringen**

#### **Vorbemerkung der Fragesteller**

Wie ein aktueller Bericht der Europäischen Umweltbehörde (European Environment Agency, EEA) zum Thema „Umgebungs­lärm in Europa 2025“ feststellte, sind über 20 Prozent der Europäer schädlichen Verkehrslärmwerten ausgesetzt (vgl. [www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/environmental-noise-in-europe-2025/environmental-noise-in-europe-2025-summary-for-policy-makers](http://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/environmental-noise-in-europe-2025/environmental-noise-in-europe-2025-summary-for-policy-makers)). Legt man die strenger­en Schwellenwerte der Weltgesundheitsorganisation an, steigt dieser Wert auf über 30 Prozent (ebd.). In diesem Zusammenhang hebt die Behörde den Straßenverkehr als die am weitesten verbreitete Quelle von Verkehrslärm hervor. Schätzungsweise sind 92 Millionen Menschen (innerhalb der EU) Lärmpegeln ausgesetzt, die über dem END-Grenzwert von 55 dB für den Tag-Abend-Nacht-Zeitraum liegen. Zum Vergleich: 18 Millionen Menschen sind vom Schienenverkehr und 2,6 Millionen Menschen vom Fluglärm betroffen.

Mehrere Studien heben die höhere Lärmbelastung durch Brücken hervor. So kommen Sergii Laslov et al. in einer Studie aus dem Jahr 2022 zu dem Ergebnis, dass die durchschnittliche Lärmbelastung des Verkehrs auf Brücken um 10 dB höher ist als die durchschnittliche Lärmbelastung auf Straßen ([https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=4070927](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4070927)).

In Südthüringen gehören die Talbrücken Schwarza und Rotes Tal zu den größten Brücken und stellen als Autobahnbrücken der A 71 potenzielle Lärmquellen dar.

1. Gab es seit Inbetriebnahme der Talbrücken Schwarza und Rotes Tal nach Kenntnis der Bundesregierung Lärmmessungen in Kühndorf oder den angrenzenden Bereichen, und wenn ja, wann fanden diese Messungen mit welchen Ergebnissen statt (bitte außerdem die mit der Messung beauftragten Institutionen bzw. Firmen auflisten)?

2. Sind weitere Lärmmessungen in der Region um Kühndorf geplant, und wenn ja, zu welchem Zeitpunkt, und durch wen sollen sie durchgeführt werden?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ermittlung und Beurteilung der Lärmsituation an öffentlichen Straßen erfolgt sowohl an bestehenden Verkehrsanlagen als auch beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer Straße durch Berechnungen gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Schallpegelmessungen zur Beurteilung der Lärmsituation von öffentlichen Straßen ist gemäß den geltenden gesetzlichen Regelungen nicht vorgesehen. Eine Beurteilung erfolgt ausschließlich anhand des vorgeschriebenen Berechnungsverfahrens.

3. Welche Maßnahmen wurden bisher ergriffen, um Lärmbelastung durch den Verkehr auf der A 71 bzw. auf den Talbrücken Schwarza und Rotes Tal für die Anwohner in Kühndorf zu reduzieren, und welche weiteren Maßnahmen zur Lärminderung sind geplant?
4. Sofern für die in Frage 3 erwähnten Streckenabschnitte keine Maßnahmen zur Lärminderung eingeleitet wurden, aus welchen Gründen nicht?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Festsetzung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen für den Neubau der A 71 erfolgte mit Planfeststellungsbeschluss vom 12. Mai 1999. Darin wurde die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen als nicht erforderlich festgehalten, da die geltenden Schallschutzgrenzwerte eingehalten wurden. Maßnahmen, die über den planfestgestellten Zustand hinausgehen, sind nicht geplant.

5. Gibt es spezifische bauliche oder technische Besonderheiten der Talbrücken Schwarza und Rotes Tal, die die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen erschweren oder verhindern?

Dass keine Lärmschutzanlagen auf den besagten Talbrücken eingerichtet sind, ist nicht auf die Bauart der Brücken zurückzuführen, sondern auf die rechtliche Bewertung im Rahmen der Planfeststellung und den geltenden Kriterien für Lärmvorsorge und Lärmsanierung.

6. Welche langfristigen Strategien verfolgt die Bundesregierung grundsätzlich, um die Lärmbelastung entlang der Bundesautobahnen in Thüringen zu reduzieren?

Um eine Verbesserung der Lärmsituation im Bestandsnetz der Bundesautobahnen zu erreichen, entwickelt die Autobahn GmbH des Bundes ein Lärmsanierungsprogramm. Mit Hilfe dieses Programms werden zukünftig bundesweit besonders lärmbelastete Abschnitte zentral erfasst und priorisiert, um die Planung und Realisierung der Lärmsanierungsmaßnahmen nach Maßgabe der verfügbaren Haushaltsmittel umsetzen zu können.