



Lärmschutzwälle an der A8 zwischen Eutingen und Kieselbronn Gesichtspunkte bei der Entscheidung

Komplex	Fakten	Kritik																
Prognose der Verkehrszahlen für das Jahr 2035	<p>Die Prognosezahlen für den Verkehr sind im Gutachten der Stadtverwaltung zu niedrig angesetzt:</p> <table border="1" data-bbox="472 539 1114 835"> <thead> <tr> <th>[KFZ/Tag] Zieljahr 2035</th> <th>Stadt / Modus Consult</th> <th>Prognose Leise A 8</th> <th>Prognose TÜV Süd Niefern</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verkehr gesamt</td> <td>105.016</td> <td>125.000</td> <td>148.000</td> </tr> <tr> <td>Schwerverkehr</td> <td>27.873</td> <td>32.000</td> <td>38.000</td> </tr> <tr> <td>PkW-Verkehr</td> <td>77.143</td> <td>93.000</td> <td>110.000</td> </tr> </tbody> </table> <p><u>Gutachten Stadt / Modus Consult:</u> Die Prognosezahlen des Planfeststellungsbeschlusses für 2025 werden von Modus Consult einfach ab 2025 fortgeschrieben. Unbeachtet bleibt, dass die Prognoseansätze des Planfeststellungsbeschlusses für das Jahr 2018 bereits überschritten sind. Dies trotz Baustellensituation in der Enztalsenke.</p> <p>Im Gutachten von Modus Consult wird ein Verkehrszuwachs von jährlich</p> <ul style="list-style-type: none"> • 0,3 % für PKW, • 0,52 % für leichten Güterverkehr und • 1,11 % für den Schwerverkehr angenommen. Diese Ansätze werden aus Baden-Württemberg- weiten Strukturdaten übernommen, die auch strukturschwache Bereiche berücksichtigten. <p><u>Vergleich - Gutachten TÜV in Niefern:</u> „Die Steigerung der Verkehrszahlen über das 10-jährige Mittel liegt in Baden-Württemberg bei 1,5 bis 2 %-Jahr, wobei die Steigerung im Bereich der Lkw-Zahlen in allgemeinen geringer (< 1%) ist. Im vorliegenden Fall wird eine jährliche Steigerung von 3% sowohl bei den Pkw- als auch bei den Lkw-Zahlen zugrunde gelegt, um die gesteigerte Attraktivität der Strecke nach dem Ausbau mit zu berücksichtigen.“</p>	[KFZ/Tag] Zieljahr 2035	Stadt / Modus Consult	Prognose Leise A 8	Prognose TÜV Süd Niefern	Verkehr gesamt	105.016	125.000	148.000	Schwerverkehr	27.873	32.000	38.000	PkW-Verkehr	77.143	93.000	110.000	<p>Die jährlichen Steigerungen im Verkehr in der Enztalsenke betragen in den letzten Jahren um die 2%. Diese Steigerungen werden sogar unter den derzeit ungünstigen Baustellenverhältnissen erreicht.</p> <p>Im Ausbauzustand wird der Verkehr erheblich zunehmen. Diese Umlagerungs-Effekte sind gänzlich vernachlässigt worden.</p> <p>Im Gutachten von Modus Consult wird mit Verkehrsmengen gearbeitet, die ganz offensichtlich falsch sind. Notwendige Anpassungen an die örtliche und strukturelle Situation der Strecke werden nicht gemacht.</p> <p>Die gesteigerte Attraktivität der künftig ausgebauten A8 bleibt in der Prognose völlig unberücksichtigt.</p>
[KFZ/Tag] Zieljahr 2035	Stadt / Modus Consult	Prognose Leise A 8	Prognose TÜV Süd Niefern															
Verkehr gesamt	105.016	125.000	148.000															
Schwerverkehr	27.873	32.000	38.000															
PkW-Verkehr	77.143	93.000	110.000															
Auswirkungen der Verkehrszahlen	<p>Die Verkehrszahlen sind maßgebliche Basis für die Berechnung der Schallemissionen. Diese werden nur auf Basis der Verkehrsmengen berechnet und nicht gemessen.</p> <p>Hohe Verkehrszahlen bewirken hohe Lärmbe-</p>	<p>Werden unrichtige Zahlen verwendet, so können die Berechnungsergebnisse der Lärmberechnung nicht stimmen.</p>																

Komplex	Fakten	Kritik
	<p>lastungen; dies sowohl in der Praxis wie auch im Rechenmodell.</p> <p>Von großer Bedeutung sind die Verkehrszahlen für den Güterverkehr im Nachtzeitraum.</p>	<p>Vor allem wichtig sind die Verkehrsmengensätze beim Erkennen von Grenzwertüberschreitungen.</p>
<p>Kommunale Lärmvorsorge</p>	<p>Die Intension von Bebauungsplänen für zusätzliche Lärmschutzeinrichtungen ist der vorbeugende Lärmschutz für die Bürger einer Stadt. Um eine genügende Vorsorge zu generieren, steht es der Stadt frei, bei den Berechnungsansätzen für den Lärmschutz auf die „sichere Seite“ zu gehen.</p> <p>So dürfen auch absehbaren noch nicht konkret umgesetzte Entwicklungen, wie eine tageszeitabhängige Maut, künftige Gewerbeentwicklungen der Stadt, Ansätze für Streckenumlagerungen infolge höherer Attraktivität nach dem Ausbau der A8 bei der Vorsorge berücksichtigt werden.</p> <p>Bei der Ausbauplanung der A8 wurden solche Aspekte nicht berücksichtigt. Die Folge ist: <i>Die im Planfeststellungsbeschluss für 2018 prognostizierten Verkehrszahlen sind bereits vor dem Ausbau in der Realität überschritten.</i></p>	<p>Die Berechnungsansätze berücksichtigen die Vorsorgeaspekte nicht, die die Stadt ihren Bürgern gewähren kann.</p>
<p>Überlagerung der Lärmquellen</p>	<p>Abweichend von der üblichen Methode, jede einzelne Lärmquelle einzeln zu betrachten, werden verschiedene Verkehrsquellen überlagert.</p> <p>Im Gutachten fehlt es an eine Verkehrsganglinie, die eine differenzierte Beurteilung der Verkehrsmengen über einen Tag betrachtet zuließe.</p> <p>Im Zeitraum nachts zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr morgens, wenn auf der Kreisstraße faktisch kein Verkehr stattfindet, stimmen die Betrachtungen im Gutachten nicht. Es ist davon auszugehen, dass die A 8 gerade in der Nacht wesentlich stärker und durchgängiger befahren sein wird als die K 9807. Dies gilt für die PKW, insbesondere aber für die LKW. Daraus folgt, dass die Lärmemission der Autobahn in der Nacht der dominierende und durchschlagende Lärmfaktor sein wird. Die Kreisstraße fällt dann kaum ins Gewicht.</p> <p>Bei isolierter Betrachtung der A 8 verbleiben aber nahezu - 3 dB(A) als Wirkung des Lärmschutzwalles. Dies ist für die Entscheidungsfindung von wesentlicher Bedeutung.</p>	<p>Das Gutachten stellt die Überlagerung der Lärmquellen in „falschem Licht“ dar. Es wird suggeriert, dass alle maßgeblichen Lärmquellen zu jeder Zeit gleich stark zu Buche schlagen.</p> <p>Überlagernde Betrachtungen können nur dann herangezogen werden, wenn alle Schallquellen zu allen maßgeblichen Zeiten gleichartig Schall abstrahlen.</p> <p>Im Nachtzeitraum, wenn das Ruhebedürfnis der Bürger sehr stark ist, wirkt der Lärmschutzwall in vollem Maße!</p>

Komplex	Fakten	Kritik
<p>Gefahren aus der Betrachtung sich überlagernder Lärmquellen</p>	<p>Von Seiten der Stadt die Lärmquellen der Verkehrswege A 8 und K 9807 überlagernd zu betrachten, birgt unter strategischen Gesichtspunkten Gefahren für den geplanten Ausbau der B 10 im Enztal.</p> <p>Die Logik der Stadtverwaltung auf den Ausbau der B 10 angewandt, kann zu dem Ergebnis führen, dass keine Maßnahmen zur Lärmreduzierung an der B 10, wegen des starken Einflusses der A 8, notwendig werden.</p>	<p>Mit der Vorgehensweise bei der Lärmbetrachtung kann die Stadt ihren Eutinger Bürgern einen „Bärendienst erweisen“.</p> <p>Würde der Baulastträger der B10 die Logik der Stadtverwaltung heranziehen, hätten die Eutinger Bürger kaum Chancen auf einen vernünftigen Lärmschutz.</p>
<p>Grenzwerte</p>	<p>Betrachtung Verkehrslärm nachts für Wohngebiete:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrslärmschutzverordnung / 16. BImSchV= 49 dB(A) • DIN 18005 Schallschutz im Städtebau = 45 dB(A) <p>Die Stadt kann im Zuge kommunaler Lärmschutzmaßnahmen die Begründung von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen auf die niedrigeren Grenzwerte der DIN 18005 abstellen. Der Abwägungsspielraum lässt sich hieraus generieren.</p> <p>Hinweis zum Gesundheitsschutz: Bei Pegeln über 45 dB(A) lassen sich Änderungen der Schlafstadien feststellen.</p>	<p>Die Stadt zieht den ihr zustehenden Abwägungsspielraum zum Schutz ihrer Bürger bislang nicht ins Kalkül.</p>
<p>Wahrnehmung einer Lärminderung</p>	<p>Fakten zum Schall:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zwei gleichlaute Geräuschquellen verursachen einen um 3 dB(A) höheren Schalldruckpegel als nur eine von ihnen. • Eine Pegeländerung von 1 dB(A) ist gerade noch hörbar. <p>Eine Verdoppelung des Verkehrs bewirkt eine Erhöhung des Schalldruckpegels um +3 dB(A). Eine Halbierung des Verkehrs eine Minderung von -3 dB(A).</p> <p>Bereits die Erhöhung der Verkehrsmenge um 50% wird von Menschen signifikant wahrgenommen. Ebenso eine Minderung um 25%.</p>	<p>Die im Gutachten abgeschätzte Lärminderung von ca. 2,6 dB(A) wirkt sich auf die Wahrnehmung der betroffenen Bürger nahezu wie die <u>Halbierung des Verkehrs auf der Autobahn A8</u>.</p> <p>Eine derartig hohe Minderung liegt deutlich über der Hörgrenze eines Durchschnittsmenschen von 1 dB(A).</p>

Komplex	Fakten	Kritik
<p>Abwägungsspielraum des Gemeinderats</p>	<p>Maßnahmen zum Schutz der Menschen (hier: Lärmschutzwälle), die bei der Realisierung in andere Schutzgüter (Natur, Arten, Landwirtschaft, Landschaft) eingreifen, müssen begründet sein.</p> <p>Je höher der zu erwartende Eingriff in andere Schutzgüter, desto höher müssen die Schutzergebnisse ausfallen.</p> <p>Bei Lärminderungen zwischen 1-2 dB(A) können bereits als Begründungsmittel für Lärmschutzmaßnahmen herangezogen werden.</p> <p>Bei Lärminderungen zwischen 2-3 dB(A), die einer Wahrnehmung einer Verkehrsänderung von (+100 % bzw. – 50%) nahe kommen, lassen sich auch stärkere bzw. starke Eingriffe in andere Schutzgüter begründen.</p> <p>Wichtig: Einen absoluten Grenzwertansatz gibt es nicht. Es gilt folgende Regel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • je höher die Lärminderung, desto leichter lassen sich Eingriffe in andere Schutzgüter begründen. • ohne Lärminderung sind Eingriffe nicht begründbar • eine Regel, dass Eingriffe erst ab 3 dB(A) Lärminderung oder mehr begründbar seien, gibt es nicht. <p>Dem Gemeinderat steht bei der Beurteilung ein Abwägungsspielraum zu, den er frei und ohne Bindung nutzen kann. Er hat dabei die Möglichkeit einzelne Belange in ihrer Priorität stärker zu gewichten als andere Belange.</p>	<p>Ab einer Lärminderung von 2 dB(A) lassen sich auch stärkere Eingriffe in andere Schutzgüter begründen.</p>
<p>Schutzgut Agrarvorrangfläche</p>	<p>Im Regionalplan ist die Fläche teilweise als Agrarvorrangfläche ausgewiesen.</p> <p>Der Regionalplan ist nicht grundstücksscharf.</p> <p>Insgesamt gesehen hätte die Realisierung der Lärmschutzwälle nicht das Gewicht, die Ziele der Regionalplanung in Frage zu stellen. In der Abwägung wären die Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft überwindbar.</p>	<p>Dem Bebauungsplan stünden keine unüberwindbaren regionalplanerischen Belange entgegen.</p>

Komplex	Fakten	Kritik
Landwirtschaft und Flächenverbrauch	<p>Der Landwirtschaft gehen Flächen verloren. Die Auswirkungen auf einzelne Landwirte können im Flurbereinigungsverfahren gemindert bzw. durch Ersatzlandzuteilung vermieden werden.</p> <p>Soweit hochwertige Böden verloren gehen würden, besteht die Möglichkeit mittels eines Oberbodenmanagements geringwertige Ackerflächen mit dem beim Ausbau der A8 und den Lärmschutzwällen gewonnenen Oberboden zu verbessern. Der Eingriff in die Belange der Landwirtschaft lässt sich so minimieren.</p> <p>Ob der Eingriff in die Belange der Landwirtschaft zumutbar ist, muss im Zuge der Abwägung bei der Entscheidung über die Planung vom Gemeinderat entschieden werden. Auch hier gibt es keine festen Regeln.</p>	<p>Ein Eingriff in die Belange der Landwirtschaft ist grundsätzlich möglich.</p> <p>Es bestehen Möglichkeiten den Eingriff zu minimieren.</p>
Autobahnbegleitendes Landschaftsschutzgebiet	<p>Lärmschutzanlagen sind originäre Bestandteile einer Straße und würden nach der Realisierung originärer Bestandteil der Autobahn.</p> <p>Die Landschaftsschutzgebiete entlang der Autobahn haben ihren Ursprung Anfang der 1940er Jahre als dem Autofahrer nach gängiger Begründung der Verordnungen „die freie Sicht in die Landschaft gewährt werden sollte“. Die Schutzverordnungen wurden später als autobahnbegleitende Landschaftsschutzgebiete neu gefasst. Den Schutzzweck für den Erlass der Verordnungen muss man sich daher genauer anschauen. Lärmschutzwälle sind ordentlicher Bestandteil der Autobahn als originärer Bestandteil (nach dem Bundesfernstraßengesetz). Eine Befreiung für Anlagen der Straße (Autobahn A8) von der mit ihr verbundenen Landschaftsschutzgebietsverordnung ist daher in der Regel erlangbar.</p> <p>(Hinweis: In Niefern-Öschelbronn hat das Landratsamt Enzkreis der Gemeinde eine solche Befreiung von der Landschaftsschutzgebietsverordnung für einen Lärmschutzwall unproblematisch erteilt.)</p>	<p>Bei den Lärmschutzwällen handelt es sich um keine selbständigen baulichen Anlagen.</p> <p>Autobahnbegleitende Lärmschutzwälle, die dem Emissionsschutz der Autobahn dienen, sind (auch wenn von der Stadt geplant) originärer Bestandteil der Straße (Autobahn A8). In aller Regel können diese Anlagen der Straße in Einklang mit der im Zweck an sie gebundene Landschaftsschutzgebietsverordnung gebracht werden.</p>
Artenschutz	<p>Artenschutzrechtliche Untersuchungen sind bei allen Bauleitplanungen quasi Bestandteil der Planung.</p> <p>Die Regel ist, dass geschützte Arten von Planungen entweder direkt berührt oder tangiert werden. Es ist daher auch die Regel, dass artenschutzrechtliche Maßnahmen durchgeführt werden müssen.</p>	<p>Artenschutzrechtliche Untersuchungen und evtl. Schutzmaßnahmen gehören in der Bauleitplanung zum üblichen Umfang.</p>

Komplex	Fakten	Kritik
	<p>Das Regierungspräsidium hat eine großflächige Artenschutzuntersuchung rechts und links der Autobahn durchführen lassen. Dieses Gutachten ist auf aktuellem Stand.</p> <p>Hinweis: Das bestehende Gutachten des Regierungspräsidiums kann relativ unkompliziert fortgeschrieben bzw. ergänzt werden.</p>	
Grunderwerb	<p>Nach Herstellung des Planungsrechts durch die Stadt (rechtskräftiger Bebauungsplan) kann der Grunderwerb der landwirtschaftlichen Flächen durch das Tausch- und Neuordnungsverfahren im Zuge der Unternehmensflurbereinigung für den Ausbau der A8 umgesetzt werden. Der Flurbereinigungsverwaltung ist es in aller Regel möglich, den betroffenen Eigentümern Tauschflächen in unmittelbarer Nähe und in vergleichbarer Lage zu beschaffen.</p> <p>(Hinweis: In Niefern-Öschelbronn hat die Flurbereinigungsbehörde die Durchführung des Grunderwerbs verbindlich zugesagt.)</p>	<p>Die Stadtverwaltung braucht den Grunderwerb für die notwendigen Flächen nicht durchzuführen. Dies übernimmt die Flurbereinigungsverwaltung im Rahmen des laufenden Flurbereinigungsverfahrens.</p>

Aufgestellt:

Leise A8 e.V. , Bischwiese 2, 75223 Niefern-Öschelbronn

