

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

**Lärmschutz im Zuge des Ausbaus der Bundesautobahn 8  
(A 8) im Bereich der Gemeinde Remchingen**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Inwieweit wurden die gesetzlichen Lärmschutzgrenzwerte des Bundesimmissionsschutzgesetzes im Planungsverfahren des Autobahnausbaus der A 8 im Bereich der Gemeinde Remchingen eingehalten?
2. Welche Informationen liegen ihr (aufgeteilt nach Abweichungen zu früheren Prognosen) über die aktuell berechneten Lärmimmissionen (Anzahl der betroffenen Gebäude, Anzahl der betroffenen Einwohner) in den jeweiligen Ortsteilen Remchingens vor?
3. Wer ist verantwortlich, wenn die Umsetzung des Autobahnausbaus der A 8 im Bereich der Gemeinde Remchingen vom Endergebnis des Planfeststellungsverfahrens abweicht und zu einer Überschreitung der gesetzlichen Lärmschutzgrenzwerte führt?
4. Inwieweit hätte aufgrund der Ergebnisse von Frage 3 ein neues Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden müssen?
5. Inwieweit lässt sich erklären, dass im Bereich der Gemeinde Remchingen im Planungs- und Umsetzungsverlauf immer mehr Gebäude (Planung: Null, Planfeststellung 2004: 134, Nachuntersuchung 2015: 271 bis 287, Überprüfung RP 2016: 310) über den Lärmschutzgrenzwerten liegen?
6. Inwieweit sind jeweils die Statik der Pfintzalbrücke und die Statik der Klosterwegbrücke grundsätzlich geeignet, eine neue Lärmschutzwand auf der Südseite zu errichten?
7. Inwieweit ist auf den beiden Brücken jeweils die Errichtung einer Mittelwand und/oder einer Nordwand technisch machbar?

8. Inwieweit und an welcher Stelle ist es technisch machbar, im Bereich der Gemeinde Remchingen Steilwälle zu erstellen sowie auf den vorhandenen Erdwällen und Erdschüttungen Lärmschutzwände oder Gabionen aufzubringen?
9. Wie gedenkt das Regierungspräsidium die Situation zu lösen, dass Lärmschutzmaßnahmen auf der Nordseite der A 8 im Bereich der Gemeinde Remchingen, die über das gesetzlich notwendige Maß hinausgehen, zu einer Verschlechterung der Situation auf der Südseite aufgrund vielfacher Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte führen?
10. Aus welchen Gründen wurden jeweils für die gesamte Landesstraße (L) 339 und die Ortsteilverbindungsstraße (Verlegung, Höherlegung, Neuerstellung) um Nöttingen herum sowie über dem Brückenbauwerk und der Dammlage an der Auerbach kein Lärmschutz vorgesehen?

23.02.2017

Dr. Schweickert FDP/DVP

Antwort\*)

Mit Schreiben vom 22. März 2017 Nr. 2-39.-A8KA-PF/75 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Inwieweit wurden die gesetzlichen Lärmschutzgrenzwerte des Bundesimmissionsschutzgesetzes im Planungsverfahren des Autobahnausbaus der A 8 im Bereich der Gemeinde Remchingen eingehalten?*

Die Lärmschutzgrenzwerte der sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) werden für den Tag an allen Gebäuden durch aktive Lärmschutzmaßnahmen eingehalten. Für die Nacht wird dies aus einer Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen an allen Gebäuden erreicht.

2. *Welche Informationen liegen ihr (aufgeteilt nach Abweichungen zu früheren Prognosen) über die aktuell berechneten Lärmimmissionen (Anzahl der betroffenen Gebäude, Anzahl der betroffenen Einwohner) in den jeweiligen Ortsteilen Remchingens vor?*

Der Planfeststellungsbeschluss sieht an 21 Gebäuden in Darmsbach und an 113 Gebäuden in Nöttingen die Einhaltung der Grenzwerte für die Nacht über passive Lärmschutzmaßnahmen vor.

Tatsächlich werden die Grenzwerte für die Nacht aktuell an 62 Gebäuden in Darmsbach und an 225 Gebäuden in Nöttingen überschritten. Die Anzahl der Bewohner der betroffenen Gebäude sind der Landesregierung nicht bekannt.

3. *Wer ist verantwortlich, wenn die Umsetzung des Autobahnausbaus der A 8 im Bereich der Gemeinde Remchingen vom Endergebnis des Planfeststellungsverfahrens abweicht und zu einer Überschreitung der gesetzlichen Lärmschutzgrenzwerte führt?*

Wenn die Umsetzung des Autobahnausbaus der A 8 wesentlich vom Planfeststellungsbeschluss abweichen würde, wäre der Bund als Straßenbaulastträger für erforderliche, nachträgliche Anpassungen verantwortlich. Das Land wäre als Auftragsverwaltung mit der Planung und Durchführung betraut.

---

\*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

Die bauliche Umsetzung des Autobahnausbaus selbst weicht jedoch nur unwesentlich vom Planfeststellungsbeschluss ab. Diese geringfügigen baulichen Änderungen hatten keine neuen Betroffenheiten, insbesondere keine bezüglich des Lärmschutzes zur Folge.

*4. Inwieweit hätte aufgrund der Ergebnisse von Frage 3 ein neues Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden müssen?*

Es war nicht erforderlich, ein neues Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

*5. Inwieweit lässt sich erklären, dass im Bereich der Gemeinde Remchingen im Planungs- und Umsetzungsverlauf immer mehr Gebäude (Planung: Null, Planfeststellung 2004: 134, Nachuntersuchung 2015: 271 bis 287, Überprüfung RP 2016: 310) über den Lärmschutzgrenzwerten liegen?*

Es gibt zwei Lärmgutachten aus den Jahren 2004 und 2015. Für das Gutachten 2004 wurde die Planung der A 8 zugrunde gelegt. Das Gelände wurde nach damaligem Standard über Höhenlinien modelliert. Da die NN-Höhen im Gutachten 2004 nicht bekannt sind, ist unklar, welche Bezeichnungen für welches Geschoss gelten, was insbesondere in diesem bewegten Gelände ausschlaggebend für die Zuordnung ist. Die Gebäudehöhen bzw. Stockwerkszahlen wurden vor Ort abgeschätzt. Hinzu kommt, dass die Immissionsorte damals von Hand gesetzt werden mussten. Die Emissionsbänder gingen richtlinienkonform in der Mitte der außenliegenden Fahrstreifen auf Höhe der Gradienten in die Berechnung ein. Aus dieser Berechnung ergaben sich 134 Gebäude, die über passive Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden sollten.

Für das Gutachten 2015 wurde die Ausführungsplanung zugrunde gelegt. Das neue Geländemodell wurde aus Laserscandaten generiert. Von größerer Bedeutung ist, dass die Gebäudehöhen ebenfalls aus den Laserscandaten ermittelt wurden und damit die Geschosshöhen mit wesentlich höherer Genauigkeit in die Berechnung eingehen konnten. Für dieses Gutachten wurde bei der Modellierung der Emissionsquellen sogar die Querneigung der Autobahn berücksichtigt, um die aktuelle Situation noch genauer abbilden zu können. Diese Vorgehensweise entspricht nicht der Berechnungsrichtlinie RLS-90 und wurde aufgrund der Forderung der BI gewählt.

Im Bereich der Panoramastraße und der Karlsbader Straße 1 und 3 war beim Planfeststellungsverfahren von einem Mischgebiet ausgegangen worden. Eine Prüfung hatte ergeben, dass in diesen Bereichen bereits zum Zeitpunkt der Offenlage der Planfeststellungsunterlagen ein reines Wohngebiet ausgewiesen war, für das niedrigere Grenzwerte gelten. Daraus ergaben sich 26 neu betroffene Gebäude. Insgesamt ergaben sich aus der Berechnung im Jahr 2015 287 Gebäude, die über passive Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden sollten.

Eine Überprüfung des Regierungspräsidiums Karlsruhe (RPK) aus dem Jahr 2016, die Grenzwertüberschreitungen an 310 Gebäuden festgestellt haben soll, ist weder dem RPK noch der Landesregierung bekannt.

*6. Inwieweit sind jeweils die Statik der Pfinztalbrücke und die Statik der Klosterwegbrücke grundsätzlich geeignet, eine neue Lärmschutzwand auf der Südseite zu errichten?*

Die neu gebaute Pfinztalbrücke wurde so bemessen und gebaut, dass sie in der Lage ist, die darauf errichtete Lärmschutzwand zu tragen. Für die nicht neu gebaute Klosterwegbrücke liegen keine statischen Untersuchungen zu einer Nachrüstung einer Lärmschutzwand auf der Südseite vor.

*7. Inwieweit ist auf den beiden Brücken jeweils die Errichtung einer Mittelwand und/oder einer Nordwand technisch machbar?*

Für die Klosterwegbrücke liegen keine statischen Untersuchungen bezüglich einer Mittelwand oder einer Nordwand vor. Die Errichtung einer Mittelwand ist jedoch schon aus geometrischen Gründen auf beiden Brücken nicht möglich, da diese im Wirkungsbereich der Schutzeinrichtungen errichtet werden müsste. Auf der Pfinztalbrücke könnte dagegen eine Nordwand nachgerüstet werden.

*8. Inwieweit und an welcher Stelle ist es technisch machbar, im Bereich der Gemeinde Remchingen Steilwälle zu erstellen sowie auf den vorhandenen Erdwällen und Erdschüttungen Lärmschutzwände oder Gabionen aufzubringen?*

Die Erstellung von Steilwällen und der Bau von Lärmschutzwänden und Gabionen auf den bestehenden Erdwällen ist grundsätzlich möglich, aber äußerst aufwendig. Eine Steilverwallung ist ohne erhebliche Eingriffe in die bestehenden Wälle nicht ohne weiteres möglich. Steilwälle müssen über ihre Höhe regelmäßig rückverankert werden, was üblicherweise während der lagenweisen Herstellung des Dammes geschieht. Ob und mit welchem Aufwand die Nachrüstung einer Wand auf den Wällen möglich ist, müsste zunächst im Rahmen eines Gründungsgutachtens geprüft werden. Es ist davon auszugehen, dass die Wallkrone abgetragen werden müsste, da diese zu schmal für eine Wand ist. Für eine Gabionenwand müsste der Baugrund voraussichtlich mit Bindemittel verfestigt und je nach Höhe auch ein Betonfundament hergestellt werden. Für die Herstellung einer Lärmschutzwand müsste der Wall noch weiter abgetragen werden, damit er mit den dafür notwendigen schweren Baugeräten befahren werden kann.

Aufgrund der Topografie muss jedoch davon ausgegangen werden, dass die Erhöhung der Lärmschutzwälle zu keiner wesentlichen Verbesserung der Lärmsituation führen würde.

*9. Wie gedenkt das Regierungspräsidium die Situation zu lösen, dass Lärmschutzmaßnahmen auf der Nordseite der A 8 im Bereich der Gemeinde Remchingen, die über das gesetzlich notwendige Maß hinausgehen, zu einer Verschlechterung der Situation auf der Südseite aufgrund vielfacher Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte führen?*

Die Lärmschutzkonzeption ist im zurückliegenden Planfeststellungsverfahren festgelegt worden. Die vorhandene Dimensionierung der Lärmschutzwände und Wälle wurde in der schalltechnischen Berechnung berücksichtigt. Dass die Wälle auf Darmsbacher Seite zum Teil höher dimensioniert worden sind als auf Nöttinger Seite liegt daran, dass dort die Darmsbacher Wohnbebauung näher an die A 8 heranreicht als auf Nöttinger Seite. Ebenso endet die Wohnbebauung von Darmsbach weiter im Westen als die von Nöttingen. Zur Kontrolle und für die Bauabrechnung hat ein externer Vermessungsingenieur die Isthöhen der Wallkrone mit den Sollhöhen der Ausführungsplanung verglichen. Das Ergebnis weist nach, dass die Bauausführung planmäßig erfolgte. Verantwortlich für die Grenzwertüberschreitungen auf der Südseite sind die direkten Immissionen, und nicht die Reflektionen von der Nordseite.

*10. Aus welchen Gründen wurden jeweils für die gesamte Landesstraße (L) 339 und die Ortsteilverbindungsstraße (Verlegung, Höherlegung, Neuerstellung) um Nöttingen herum sowie über dem Brückenbauwerk und der Dammlage an der Auerbach kein Lärmschutz vorgesehen?*

Die L 339 wurde im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der A 8 zwischen Karlsbad und Pforzheim-West baulich nicht verändert, sodass sich dadurch auch keine Lärmvorsorgemaßnahmen ableiten lassen.

Die Ortsteilverbindungsstraße wird von der Gemeinde Remchingen im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung in eigener Planungshoheit verfolgt. Die Bauabschnitte 1 und 2 wurden bereits realisiert. Soweit der Landesregierung bekannt, erstellt die Gemeinde für den 3. Bauabschnitt derzeit einen Bebauungsplan. Die dabei durchgeführten Untersuchungen führten anscheinend zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an keinem Immissionspunkt überschritten werden und daher Lärmschutzanlagen nicht erforderlich sind.

Hermann  
Minister für Verkehr