

Kleine Anfrage

**der Abg. Dr. Erik Schweickert und
Dr. Hans-Ulrich Rülke FDP/DVP**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Lärmschutz auf den Brücken der Enztalquerung Autobahn (A) 8 für Eutingen und Niefern

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche Brücken an der A 8 (Karlsruhe–Stuttgart) und der B 10 (Karlsruhe–Stuttgart) sind mit welchen Lärmschutzmaßnahmen ausgestattet (aufgelistet nach Brückenbauwerk, Art und Ausprägung der Lärmschutzmaßnahme)?
2. Welche Brücken an der A 8 (Karlsruhe–Stuttgart) und der B 10 (Karlsruhe–Stuttgart), die ohne aktuelle Lärmschutzmaßnahmen ausgestattet sind, sind von der Statik (inkl. Kappen etc.) so beschaffen, dass nachträglich Lärmschutzmaßnahmen aufgebracht werden können (aufgelistet nach Brückenbauwerk, Art und Ausprägung der möglichen Lärmschutzmaßnahme)?
3. Sind die im Rahmen des Ausbaus der A 8 in der Enztalquerung neu zu errichtenden Brücken über die B 10 sowie über die Enz von der Statik (inkl. Kappen etc.) her so konzipiert, dass nachträglich Lärmschutzmaßnahmen aufgebracht werden können?
4. Sofern Frage 3 mit ja beantwortet wurde: Welche Lärmschutzmaßnahmen können nachträglich aufgebracht werden (aufgelistet nach Brückenbauwerk, Varianten der Art und Ausprägung der Lärmschutzmaßnahme)?
5. Sofern Frage 3 mit ja beantwortet wurde: Wie hoch sind die zusätzlichen Kosten für die in Frage 4 genannten Lärmschutzmaßnahmen (aufgelistet nach Brückenbauwerk und Variante)?
6. Sofern Frage 3 mit ja beantwortet wurde: Inwieweit hat die Realisierung von zusätzlichen kommunalen Lärmschutzwällen – wie sie aktuell von der Gemeinde Niefern-Öschelbronn im Rahmen von mehreren Bebauungsplanverfahren durchgeführt werden – Auswirkungen auf eine Entscheidung, nachträglich die in Frage 4 genannten Lärmschutzmaßnahmen aufzubringen?

7. Sofern Frage 3 mit nein beantwortet wurde: Aus welchen Gründen wurde die Statik (inkl. Kappen etc.) nicht für die in Frage 4 genannten Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen?
8. Sofern Frage 3 mit nein beantwortet wurde: Mit welchen zusätzlichen Kosten ist zu rechnen, wenn die Statik (inkl. Kappen) dieser beiden Brücken so aufdimensioniert wird, dass die in Frage 4 genannten Lärmschutzmaßnahmen nachträglich aufgebracht werden können?
9. Sofern Frage 3 mit nein beantwortet wurde: Inwieweit hat die Realisierung von zusätzlichen kommunalen Lärmschutzwällen – wie sie aktuell von der Gemeinde Niefern-Öschelbronn im Rahmen von mehreren Bebauungsplanverfahren durchgeführt werden – Auswirkungen auf eine Entscheidung, doch noch die Statik der beiden Brücken aufzudimensionieren?
10. Welche Auswirkungen hat die Etablierung von Lärmschutzmaßnahmen an den beiden neu zu errichtenden Auf- und Abfahrten der Anschlussstelle Pforzheim/Ost auf die Beantwortung der Fragen 3 bis 9?

27.04.2018

Dr. Schweickert, Dr. Rülke FDP/DVP

Begründung

Auf den beiden Brücken der A 8 über die B 10 sowie den Fluss Enz sind bisher laut Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der Enztalquerung keinerlei Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Somit werden die beiden angrenzenden Kommunen Eutingen und Niefern durch die in diesen Bereichen geplante deutliche Höherlegung der Fahrbahn zusätzlichem Lärm ausgesetzt werden. Ferner wird auf diesen Brücken im Gegensatz zur sonstigen Fahrbahn kein lärmreduzierender offenporiger Asphalt (Flüsterasphalt) aufgebracht.

Aufgrund der derzeitigen Planungen für einen zusätzlichen kommunalen Lärmschutz auf der Gemarkung Niefern-Öschelbronn sollen nun beidseits der Autobahn direkt im Anschluss an die Talbrücke über die B 10 zusätzliche kommunale Lärmschutzwälle errichtet werden, die den durch den Ausbau der Enztalquerung anfallenden unbelasteten Erdaushub ökonomisch sowie ökologisch vorteilhaft vor Ort wieder verbauen. Sollten diese Maßnahmen der dazugehörigen Bebauungsplanverfahren rechtzeitig realisiert werden können, wird – je nach Höhe des Volumens des eingesparten Abtransports, abzüglich der Planungs- und Grunderwerbskosten der Gemeinde Niefern-Öschelbronn – der Bundesrepublik Deutschland wahrscheinlich ein ökonomischer Vorteil durch eingesparte Kosten im Rahmen des Ausbaus der Enztalquerung zugute kommen. In diesem Fall wäre zu überlegen, den dann fast durchgängigen Lärmschutz im gesamten Abschnitt der knapp 4 Kilometer langen Enztalquerung mit mindestens 10 Metern Höhe nicht an den beiden Talbrücken zu unterbrechen, und auch diese (nachträglich) mit Lärmschutzmaßnahmen zu versehen.

Für einen eventuellen nachträglichen Lärmschutz müssen aber jetzt schon vorsorglich die statischen Voraussetzungen (inkl. Kappen etc.) getroffen werden. Nicht dass später (im Lichte der Gesamtmaßnahmen) die Etablierung von Lärmschutzmaßnahmen auf den Brücken zwar signifikante Lärmreduzierungen erzielt, diese Maßnahmen jedoch an den zu geringen statischen Ausprägungen der Brücken scheitern.

Antwort

Mit Schreiben vom 22. Mai 2018 Nr. 2-39.-A8PF-HEIMS/45 (Fragen 3 bis 10) und Schreiben vom 15. Juni 2018 (Fragen 1 und 2) beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Brücken an der A 8 (Karlsruhe–Stuttgart) und der B 10 (Karlsruhe–Stuttgart) sind mit welchen Lärmschutzmaßnahmen ausgestattet (aufgelistet nach Brückenbauwerk, Art und Ausprägung der Lärmschutzmaßnahme)?

Die im Zuge der A 8 im Streckenabschnitt zwischen Autobahndreieck Karlsruhe und Autobahnkreuz Stuttgart befindlichen Brückenbauwerke, die mit Lärmschutzeinrichtungen ausgestattet sind, sind in folgender Tabelle 1 aufgelistet. Es erfolgt hierbei unter Nennung des Bauwerks die Angabe der Art (Material) und Ausprägung (mittlere Höhe) der Lärmschutzeinrichtung.

Brücken im Zuge der A 8			
Bauwerks-Nr.	Bezeichnung	Lärmschutzwandmaterial	mittlere Höhe [m]
7016 525	Unterführung Gemeindeverbindungsstraße bei Grünwettersbach, (Nord- u. Südseite)	Aluminium	3,00
7016 526	Unterführung der K 9652 bei Hohenwettersbach (Nord- u. Südseite)	Aluminium	3,00
7016 527	Unterführung Waldweg zwischen Grünwettersbach und Bergwald, (Südseite)	Beton	3,00
7016 528	Unterführung Wettersbachtal bei Wolfartsweier (Nordseite)	Plexiglas	4,00
7016 529	Unterführung der B3 alt in Wolfartsweier (Nordseite)	Plexiglas	4,00
7016 654	Unterführung der L 609 AS Karlsbad (Nord- u. Südseite)	Aluminium	4,00
7016 745	Unterführung Wirtschaftsweg bei AS Karlsbad (Nordseite)	Beton	3,50
7016 854	Unterführung der B3 am AD KA, (Nordseite)	Aluminium	5,00
7017 630	Unterführung Tannhofer Weg bei Pforzheim (Nordseite)	Aluminium	3,00
7017 656	Überführung der K 3563 bei Mutschelbach (beidseitig)	Holz	4,20
7017 659	Unterführung Ort Verbindungsweg Darmsbach-Nöttingen, (Nord- u. Südseite)	Aluminium	4,00
7017 661	Unterführung Pfinztal bei Nöttingen (Südseite)	Aluminium/ Glas	5,00
7018 630	Unterführung Kämpfelbach bei Pforzheim (Nordseite)	Glas	4,00
7018 631	Unterführung der L621 bei Pforzheim (Südseite)	Beton	4,00
7118 690	Unterführung der L1135 bei Wurmberg (Nordseite)	Glas	5,40
7118 705	Unterführung der L1175 bei Friolzheim (Südseite)	Acrylglas	5,00
7118 706	Unterführung der K4565 bei Wimsheim (Nordseite)	Acrylglas	4,50
7119 653	Unterführung einer GVS bei Friolzheim (Südseite)	Acrylglas	6,00
7119 600	Neuenbühlalbrücke (Südseite)	Aluminium	3,19
7119 597	Unterführung Hauptwirtschaftsweg bei Rutesheim (Nordseite)	Aluminium	3,02
7119 595	Eisengriffalbrücke bei Rutesheim (Nordseite)	Aluminium	4,64
7219 688	Unterführung S-Bahn bei Leonberg (Südseite)	Aluminium	4,18
7219 688	Unterführung S-Bahn bei Leonberg (Nordseite)	Aluminium	2,00
7219 641	Wasserbachtal-Brücke (Südseite)	Aluminium	4,35
7219 641	Wasserbachtal-Brücke (Nordseite)	Aluminium	2,00
7220 655	Unterführung Rohrbachtal (Nordseite)	Aluminium	2,00

Tabelle 1: A 8 Karlsruhe–Stuttgart; Lärmschutzeinrichtungen auf Brücken

Die im Zuge der B 10 im Streckenabschnitt zwischen Stadtkreisgrenze Karlsruhe und Beginn der Ortsdurchfahrt Stuttgart-Feuerbach befindlichen Brückenbauwerke, die mit Lärmschutzeinrichtungen ausgestattet sind, sind in folgender Tabelle 2 aufgelistet. Es erfolgt hierbei unter Nennung des Bauwerks die Angabe der Art (Material) und Ausprägung (mittlere Höhe) der Lärmschutzeinrichtung.

Brücken im Zuge der B 10			
Bauwerks-Nr.	Bezeichnung	Lärmschutzwandmaterial	mittlere Höhe [m]
7018 655	Unterführung EVS-Kanal in Mühlacker	Glas	2,50
7018 659	Unterführung EVS-Kanal und Gemeindefußweg bei Mühlacker	Glas	2,50
7018 663	Unterführung Fuß- und Radweg in Enzberg	Glas	2,50
7121 681	Brücke Ostrampe Anschlussstelle in S-Zuffenhausen, (Nordseite)	Acrylglas	2,65
7121 678	Geh- und Radwegunterführung in S-Zuffenhausen (Ostseite)	Beton	2,05
7120 547	Gehwegunterführung Kallenberg (Nordseite)	Holz	5,00
7120 545	Unterführung Gemeindestraße bei Münchingen (Nordseite)	Acrylglas	2,80
7120 541	Brücke über Feldweg bei Schwieberdingen (Westseite)	Aluminium/Acrylglas	4,85
7120 540	Brücke über Feldweg bei Schwieberdingen (Westseite)	Aluminium/Acrylglas	4,85
7120 539	Unterführung Feldweg bei Schwieberdingen	Aluminium	2,70
7120 538	Brücke über L1140 bei Schwieberdingen	Aluminium	2,04
7120 537	Unterführung Gemeindestraße Schwieberdingen	Aluminium	2,00

Tabelle 2: B 10 Karlsruhe–Stuttgart; Lärmschutzeinrichtungen auf Brücken

Lärmschutzeinrichtungen aus Beton und Aluminium weisen grundsätzlich eine hochabsorbierende Oberfläche auf, Lärmschutzeinrichtungen aus Glas und Holz eine reflektierende.

2. Welche Brücken an der A 8 (Karlsruhe–Stuttgart) und der B 10 (Karlsruhe–Stuttgart), die ohne aktuelle Lärmschutzmaßnahmen ausgestattet sind, sind von der Statik (inkl. Kappen etc.) so beschaffen, dass nachträglich Lärmschutzmaßnahmen aufgebracht werden können (aufgelistet nach Brückenbauwerk, Art und Ausprägung der möglichen Lärmschutzmaßnahme)?

Erfahrungsgemäß können Brückenbauwerke mit Lärmschutzwänden von bis zu etwa 2 Metern Höhe ohne aufwändige Zusatzmaßnahmen nachgerüstet werden. Die durch die Nachrüstung höherer Lärmschutzwände zusätzlich aufzunehmenden Eigenlasten und veränderlichen Lasten aus Wind können durch bestehende Brückenkappen ohne zusätzliche Verstärkung jedoch nicht aufgenommen werden. In diesen Fällen sind grundsätzlich eine Änderung oder Ergänzung des statischen Systems des Brückenüberbaus bzw. bauliche Maßnahmen an den vorhandenen Brückenkappen erforderlich.

An der A 8 gibt es zwei Talbrücken, bei denen aus rein technischer Sicht nachträglich Lärmschutzmaßnahmen angebracht werden könnten:

1. A 8-Unterführung des Bocksbachtals bei Karlsbad-Mutschelbach

Auf dem 182 m langen Bauwerk sind in Fahrtrichtung Karlsruhe die statischen und baulichen Voraussetzungen für eine bis zu ca. 2,50 m hohe Lärmschutzwand üblicher Bauart vorhanden.

2. A 8-Unterführung des Pfnztals bei Nöttingen

Auf dem 475 m langen Bauwerk sind in Fahrtrichtung Karlsruhe die statischen und baulichen Voraussetzungen für eine bis zu 3,00 m hohe Lärmschutzwand auf der bestehenden Brüstung vorhanden. In Fahrtrichtung Stuttgart existiert bereits eine Lärmschutzwand (siehe Tab. 1).

An beiden Brücken hat der Bund jedoch die Nachrüstung von weiteren Lärmschutzeinrichtungen unter Verweis auf den bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss und die somit fehlende Rechtsgrundlage abgelehnt.

3. Sind die im Rahmen des Ausbaus der A 8 in der Enztalquerung neu zu errichtenden Brücken über die B 10 sowie über die Enz von der Statik (inkl. Kappen etc.) her so konzipiert, dass nachträglich Lärmschutzmaßnahmen aufgebracht werden können?

Beide Bauwerke sind so konzipiert, dass Lärmschutzmaßnahmen aufgebracht werden können.

4. Sofern Frage 3 mit ja beantwortet wurde: Welche Lärmschutzmaßnahmen können nachträglich aufgebracht werden (aufgelistet nach Brückenbauwerk, Varianten der Art und Ausprägung der Lärmschutzmaßnahme)?

5. Sofern Frage 3 mit ja beantwortet wurde: Wie hoch sind die zusätzlichen Kosten für die in Frage 4 genannten Lärmschutzmaßnahmen (aufgelistet nach Brückenbauwerk und Variante)?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

A 8-Brücke über die B 10:

Auf beiden Seiten der neuen Brücke sind auf den Randkappen zukünftig die statischen und baulichen Voraussetzungen für die Nachrüstung einer bis zu 4,50 m hohe Lärmschutzwand vorhanden. Hierfür müsste mit Herstellungskosten von rund 450.000 Euro netto ausgegangen werden.

A 8-Brücke über die Enz:

Das Brückenbauwerk erhält schon im Zuge des Neubaus auf den Randkappen und im Mittelstreifen 6 m hohe Lärmschutzwände mit hochabsorbierenden Eigenschaften. Weitere Erhöhungen darüber hinaus sind nicht möglich.

6. Sofern Frage 3 mit ja beantwortet wurde: Inwieweit hat die Realisierung von zusätzlichen kommunalen Lärmschutzwällen – wie sie aktuell von der Gemeinde Niefern-Öschelbronn im Rahmen von mehreren Bebauungsplanverfahren durchgeführt werden – Auswirkungen auf eine Entscheidung, nachträglich die in Frage 4 genannten Lärmschutzmaßnahmen aufzubringen?

Die im Planfeststellungsverfahren aufgestellte schalltechnische Untersuchung hatte zum Ergebnis, dass aufgrund des großen Abstands der Bebauung zur Brücke über die B 10 für die Bevölkerung ausreichender Schallschutz allein durch die vor- und nachgelagerten Strecken mit lärminderndem Asphalt erzielt werden kann. Auf der Brücke über die B 10 wurden deshalb keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich und somit auch nicht planfestgestellt.

Eventuelle Lärmschutzwallanlagen Dritter haben keine Auswirkung auf die in Frage 4 und 5 beschriebenen baulichen Lärmschutzmaßnahmen.

7. Sofern Frage 3 mit nein beantwortet wurde: Aus welchen Gründen wurde die Statik (inkl. Kappen etc.) nicht für die in Frage 4 genannten Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen?

entfällt

8. *Sofern Frage 3 mit nein beantwortet wurde: Mit welchen zusätzlichen Kosten ist zu rechnen, wenn die Statik (inkl. Kappen) dieser beiden Brücken so aufdimensioniert wird, dass die in Frage 4 genannten Lärmschutzmaßnahmen nachträglich aufgebracht werden können?*

entfällt

9. *Sofern Frage 3 mit nein beantwortet wurde: Inwieweit hat die Realisierung von zusätzlichen kommunalen Lärmschutzwällen – wie sie aktuell von der Gemeinde Niefern-Öschelbronn im Rahmen von mehreren Bebauungsplanverfahren durchgeführt werden – Auswirkungen auf eine Entscheidung, doch noch die Statik der beiden Brücken aufzudimensionieren?*

entfällt

10. *Welche Auswirkungen hat die Etablierung von Lärmschutzmaßnahmen an den beiden neu zu errichtenden Auf- und Abfahrten der Anschlussstelle Pforzheim/Ost auf die Beantwortung der Fragen 3 bis 9?*

Die Etablierung von Lärmschutzmaßnahmen an den beiden neu zu errichtenden Auf- und Abfahrten der Anschlussstelle Pforzheim/Ost hat keine Auswirkungen auf die Beantwortung der Fragen 3 bis 9.

Allerdings ist der von den Rampen verursachte Lärmanteil gering im Vergleich zum Lärmanteil der Hauptfahrbahn der A 8. Die Wirksamkeit von Lärmschutzbauwerken an den Auf- und Abfahrtrampen wurde im Planfeststellungsverfahren untersucht. Im Ergebnis konnte aufgrund der topographischen Lage im Talgrund, dem Verkehrsmengenverhältnis in Bezug auf die Hauptfahrbahn und dem großen Abstand der meist höher gelegenen Bebauung nur eine sehr geringe Wirkung nachgewiesen werden.

Hermann

Minister für Verkehr