

## **Kleine Anfrage**

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

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Grünbrücken über die A 8 im Enzkreis**

#### Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. An welchen Stellen an der A 8 im Enzkreis wurden bzw. werden aus welchen konkreten Gründen jeweils sogenannte Grünbrücken als Tierschutzkorridore geplant?
2. Inwieweit sind diese geplanten bzw. noch zu planenden Grünbrücken bereits im Rahmen der ursprünglichen Planungen der Baumaßnahmen der A 8 in den Planungsunterlagen berücksichtigt worden (unter Darlegung der durch die ursprüngliche Nichtberücksichtigung entstehenden Mehrkosten sowie unter Darlegung aller Rückbaumaßnahmen an im Zuge des A 8-Ausbaus errichteten Bauwerke oder Bauwerksteile, die bei einer anfänglichen Berücksichtigung der Grünbrücke nicht, anders oder kostengünstiger hätten geplant bzw. errichtet werden können)?
3. Inwieweit wurden bzw. werden bei den Planungen auch alternative Baustoffe für Grünbrücken wie z. B. Holz berücksichtigt (unter Darlegung der Gründe aus baufachlicher, lärmschutztechnischer und finanzieller Sicht, die für oder gegen eine Berücksichtigung solcher alternativer Baustoffe herangezogen worden sind)?
4. Liegen zu diesen Grünbrückenplanungen Lärmgutachten vor oder werden solche noch erstellt (jeweils differenziert nach den in Betracht kommenden Grundbaustoffen wie Beton oder Holz sowie unter Nennung entweder der Gründe, warum es solche nicht gibt, oder der Quelle, wo diese einsehbar sind)?
5. Inwieweit werden Aggregationen von Lärmeffekten aus Grünbrücken mit bestehenden Lärmeffekten der A 8 bzw. weiterer Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt?

6. Werden diese Grünbrücken innen mit lärmindernden Elementen versehen oder werden sie gleich in lärmverbesselter Bauweise, beispielsweise in Holzbauweise, geplant und errichtet (entweder mit Begründung warum nicht oder mit Darstellung von Art und Umfang solcher Maßnahmen)?
7. Inwieweit wurden für die jetzt geplanten Standorte Alternativstandorte bzw. alternative Bauformen wie Grünunterführungen untersucht (unter Nennung der Gründe, warum mögliche Alternativstandorte bzw. -bauformen verworfen wurden insbesondere mit Blick auf die Abwägung zwischen Tierwohl und Schutz der Bevölkerung)?
8. Welche Gründe waren für die nunmehr den Vorentwürfen zugrunde liegenden Standorte ausschlaggebend (unter Darstellung der Abwägungsgründe bzgl. Lärmschutz, Flächenverbrauch, Kosten, Verkehrssicherheit auf z.B. Kreisstraßen und Infrastruktur sowie unter Darstellung von für die Schutzwirkung des Tierkorridors eventuell erforderlich werdender weiterer Maßnahmen z. B. an Bundes-, Land-, Kreisstraßen oder weiterer Verkehrsinfrastruktur)?
9. In welchem Umfang werden an den jeweiligen Tierkorridoren Zäune oder ähnliche Schutz-/Leiteinrichtungen anzubringen sein unter Hinzufügung von Angaben, wie sich die Tierkorridore auf Entwicklung der Wildunfallgefahr auf der A 8 sowie auf umliegenden Straßen auswirken werden?
10. Inwieweit sind die im Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegten oder die im Nachgang tatsächlich festgestellten Lärmwerte für die Erforderlichkeit etwaiger Lärmschutzmaßnahmen maßgeblich (vgl. der Fall Remchingen, Drucksache 16/1691) bzw. können Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses zur Errichtung von Grünbrücken auch dazu benutzt werden, Änderungen an den Lärmschutzmaßnahmen vorzunehmen, unter Hinzufügung der Gründe, warum dies nicht gemacht wird?

22.07.2019

Dr. Schweickert FDP/DVP

#### Begründung

Im Enzkreis sollen im Zuge der A 8 nunmehr zusätzlich sogenannte Grünbrücken als Wildtiertierkorridore errichtet werden. Mehrere Gemeinden im Enzkreis leiden schon heute unter der Lärmbelastung, die von der A 8 ausgeht. Diese Kleine Anfrage soll einerseits klären ob es sinnvoll ist, die Grünbrücken erst nachträglich zur Planung der A 8 hinzuzuplanen, statt diese gleich in der ursprünglichen Planung einzubeziehen. Andererseits soll hinterfragt werden, welche Auswirkungen der Bau solcher Grünbrücken auf die betroffenen Regionen des Enzkreises insbesondere im Hinblick auf den Lärmschutz haben wird.

Antwort\*)

Mit Schreiben vom 14. August 2019 Nr. 4-0141.5/486 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft und dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. An welchen Stellen an der A 8 im Enzkreis wurden bzw. werden aus welchen konkreten Gründen jeweils sogenannte Grünbrücken als Tierschutzkorridore geplant?*

Das Bundesprogramm Wiedervernetzung sieht im Enzkreis an der A 8 zwei Grünbrücken vor. Zum Einen handelt es sich um den prioritären Wiedervernetzungsabschnitt BW 5 westlich von Ispringen, der den Nordschwarzwald mit dem Kraichgau verbindet (Grünbrücke Mutschelbach). Der zweite prioritäre Wiedervernetzungsabschnitt BW 6 befindet sich östlich von Pforzheim zwischen den AS PF-Süd und PF-Nord und ist Baustein der großräumigen Verbindung zwischen Nordschwarzwald und Stromberg/Heuchelberg (Grünbrücke Hagenschieß).

Ziel des Bundesprogramms ist es, die durch das Bundesfernstraßennetz zerschnittenen Lebensraumkorridore durch den Bau von Querungshilfen für Tiere wieder miteinander zu vernetzen. Die Maßnahmen ermöglichen den (genetischen) Austausch wandernder Individuen sowie die Neu- und Wiederbesiedelung geeigneter Lebensräume, tragen zur Entwicklung und Erhaltung einer abwechslungsreichen Kulturlandschaft bei und schützen die biologische Vielfalt. Die Verknüpfung von Lebensräumen durch Grünbrücken soll gewährleisten, dass der räumliche Zusammenhang für möglichst viele Tier- und Pflanzenarten und deren kompliziertes Beziehungsgefüge nicht zerstört wird.

Die geplanten Grünbrücken entsprechen außerdem den Zielen des Generalwildwegeplans des Landes Baden-Württemberg, den Zielen der Biotopverbundachsen des Bundesamtes für Naturschutz (BfN-Achsen) und den Zielen der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt. Darüber hinaus sind alle Bundesprogrammmaßnahmen in Baden-Württemberg Teil des Landeskonzepts Wiedervernetzung, dessen Umsetzung im aktuellen Koalitionsvertrag vereinbart wurde.

*2. Inwieweit sind diese geplanten bzw. noch zu planenden Grünbrücken bereits im Rahmen der ursprünglichen Planungen der Baumaßnahmen der A 8 in den Planungsunterlagen berücksichtigt worden (unter Darlegung der durch die ursprüngliche Nichtberücksichtigung entstehenden Mehrkosten sowie unter Darlegung aller Rückbaumaßnahmen an im Zuge des A 8-Ausbaus errichteten Bauwerke oder Bauwerksteile, die bei einer anfänglichen Berücksichtigung der Grünbrücke nicht, anders oder kostengünstiger hätten geplant bzw. errichtet werden können)?*

Das Bundesprogramm Wiedervernetzung wurde im Februar 2012 vom Bundeskabinett verabschiedet. Zu diesem Zeitpunkt war der 6-streifige Ausbau zwischen Karlsbad und Pforzheim-West, in dem die geplante Grünbrücke Mutschelbach liegt, bereits planfestgestellt und im Bau. Der 6-streifige Ausbau zwischen Wurmberg und der AS Heimsheim, in dem die geplante Grünbrücke Hagenschieß liegt, war bereits fertiggestellt und unter Verkehr. Aus den zuvor genannten Gründen war es zeitlich nicht möglich die beiden Grünbrücken noch im Rahmen der Ausbauplanungen zu berücksichtigen.

---

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

3. *Inwieweit wurden bzw. werden bei den Planungen auch alternative Baustoffe für Grünbrücken wie z. B. Holz berücksichtigt (unter Darlegung der Gründe aus baufachlicher, lärmschutztechnischer und finanzieller Sicht, die für oder gegen eine Berücksichtigung solcher alternativen Baustoffe herangezogen worden sind)?*

Grünbrücken werden gemäß dem geltenden Regelwerk der Bundes- und Landesstraßenbauverwaltung in Stahlbeton- oder Stahlverbundbauweise ausgeführt. Grünbrücken in Holzbauweise stellen hingegen keine Regelbauweise dar und bedürfen somit der gesonderten Zustimmung der obersten Straßenbaubehörde des Landes und des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Gemäß der Ablösebeträge-Berechnungsverordnung weisen Holzbrücken auch bei konstruktiv geschütztem Tragwerk eine geringere theoretische Nutzungsdauer auf, als Bauweisen in Stahlbeton oder Stahlverbund. Außerdem gilt für die Bauwerksprüfung von Holzbrücken, dass diese mittlerweile einer jährlichen Hauptprüfung nach DIN 1076 in Verbindung mit der Richtlinie für die einheitliche Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF) zu unterziehen sind. Die genannten Regelbauweisen unterliegen dagegen nur alle sechs Jahre einer Hauptprüfung und alle drei Jahre einer Einfachen Prüfung. Bei Überführungsbauwerken ist die Durchführung einer Bauwerksprüfung immer mit Eingriffen in den Verkehrsraum verbunden. Im ganzjährig hochbelasteten baden-württembergischen Bundesfernstraßenbereich führt dies zu Verkehrsbehinderungen mit meist kilometerlangen Staus. Die wirtschaftliche Gesamtbetrachtung spricht daher für die Ausführung von Grünbrücken in den Regelbauweisen.

4. *Liegen zu diesen Grünbrückenplanungen Lärmgutachten vor oder werden solche noch erstellt (jeweils differenziert nach den in Betracht kommenden Grundbaustoffen wie Beton oder Holz sowie unter Nennung entweder der Gründe, warum es solche nicht gibt, oder der Quelle, wo diese einsehbar sind)?*

Im Zuge der Planung der Grünbrücke Mutschelbach wurde eine schalltechnische Untersuchung ohne Unterscheidung von Baustoffalternativen aufgestellt. Das Ergebnis liegt dem Regierungspräsidium Karlsruhe vor. Eine Unterscheidung ist nicht sinnvoll, da die Baustoffe Holz und Beton bei gleicher Oberflächengestaltung gleiche Absorptionseigenschaften aufweisen.

Im Rahmen der Planung der Grünbrücke Hagenschieß wurde auf eine schalltechnische Untersuchung verzichtet, da dieses Projekt schon allein aufgrund seiner Lage und seiner großen Entfernung zur Bebauung keine Schallschutzansprüche auslöst.

5. *Inwieweit werden Aggregationen von Lärmeffekten aus Grünbrücken mit bestehenden Lärmeffekten der A 8 bzw. weiterer Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt?*

Zur Beurteilung der Lärmsituation wurden im Rahmen der Lärmberechnung Effekte aus den Grünbrücken mit den Lärmeffekten der durch die Grünbrücken überspannten Straßen überlagert.

6. *Werden diese Grünbrücken innen mit lärmindernden Elementen versehen oder werden sie gleich in lärmverbesselter Bauweise, beispielsweise in Holzbauweise, geplant und errichtet (entweder mit Begründung warum nicht oder mit Darstellung von Art und Umfang solcher Maßnahmen)?*

Lärmindernde Elemente dürfen aus haushaltsrechtlichen Gründen erst aufgrund von Schallschutzansprüchen angeordnet werden. Bei der schalltechnischen Überprüfung der bisherigen Grünbrückenplanungen des Regierungspräsidiums wurden keine Schallschutzansprüche festgestellt. Somit bestand auch keine Veranlassung, die Anordnung von lärmindernden Elementen schalltechnisch zu überprüfen. Bezüglich lärmverbessernden Bauweisen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

*7. Inwieweit wurden für die jetzt geplanten Standorte Alternativstandorte bzw. alternative Bauformen wie Grünunterführungen untersucht (unter Nennung der Gründe, warum mögliche Alternativstandorte bzw. -bauformen verworfen wurden insbesondere mit Blick auf die Abwägung zwischen Tierwohl und Schutz der Bevölkerung)?*

Die Standortbestimmung erfolgte auf der Grundlage des Generalwildwegeplans der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg (FVA). Die jeweilige Lage der zu planenden Grünbrücken innerhalb der Korridore wurde einvernehmlich und unter enger Abstimmung mit der FVA festgelegt. Die Gestaltung der Querungshilfen erfolgt einzelfallbezogen auf Grundlage der örtlichen Verhältnisse und der Ziel-Lebensräume und -Arten. Hierbei sind neben einem störungsfreien Umfeld auch die geologischen und topographischen Verhältnisse entscheidungserheblich. Letztere wiederum nehmen Einfluss auf die erforderliche Flächeninanspruchnahme. Seit 1975 hat sich das Verkehrsaufkommen in Deutschland vervierfacht. Beide Grünbrücken an der A 8 tragen durch weniger Wildunfälle sowohl zum Schutz der Verkehrsteilnehmer/-innen als auch zum Tierwohl bei, eine Abwägung erübrigt sich insofern.

Der Wildtierkorridor von internationaler Bedeutung bei Mutschelbach (Corr-ID 55) ist für den überregionalen Waldverbund und für mobile Säugetiere sowie für den Biotopverbund im Offenland relevant. Für den Standort wurde 2014 eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. An der gewählten Stelle reichen die beiden Waldgebiete „Buchwald“ und „Herrmansgrund“ bis fast an die A 8. Alternativstandorte bieten sich im entsprechenden Suchraum nicht an.

Der Wildtierkorridor von internationaler Bedeutung bei Wurmberg (Corr-ID 52) ist für den überregionalen Waldverbund und für mobile Säugetiere relevant. Dort reichen die beiden Waldgebiete „Grübenhau“ und „Hamberg“ unmittelbar bis an die A 8. Südlich des gewählten Standortes unterführen zwei Forstwege die Autobahn. Die beiden Bauwerke „Forstweg bei Neubärental“ und Forstweg „Weichertsträßchen bei Neubärental“ sind aufgrund ihrer geringen Breite von ca. 6,0 m als Wiedervernetzungsmaßnahme zur Wiederherstellung der ökologischen Funktionsbeziehungen ungeeignet. Der Bau einer 50 m breiten Unterführung ist aufgrund der Unterquerungslänge von 45 m (6-streifige Autobahn plus 2 Standstreifen) funktional einer Grünbrücke nicht gleichzusetzen und für die zu erwartenden Tierarten ungeeignet. Das wäre nur dann der Fall, wenn es sich um eine Talbrücke handeln würde. Unabhängig davon ist aufgrund der topographischen Verhältnisse ein entsprechend dimensioniertes Unterführungsbauwerk nicht realisierbar. Eine Optimierung beider Bestandsbauwerke scheidet daher aus.

Es wurden vier Bauformen zur Konstruktion der Grünbrücken geprüft (1-Feld-Gewölbe, 2-Feld-Rahmen, 2-Feld-Gewölbe, 1-Feld-Rahmen). Die gewählte Variante (1-Feld-Gewölbe) hat Vorteile insbesondere hinsichtlich der Gestaltung und Einbindung in das Landschaftsbild sowie bei der Herstellung und den Kosten bei der Verwendung von Fertigteilen.

*8. Welche Gründe waren für die nunmehr den Vorentwürfen zugrundeliegenden Standorte ausschlaggebend (unter Darstellung der Abwägungsgründe bzgl. Lärmschutz, Flächenverbrauch, Kosten, Verkehrssicherheit auf z.B. Kreisstraßen und Infrastruktur sowie unter Darstellung von für die Schutzwirkung des Tierkorridors eventuell erforderlich werdender weiterer Maßnahmen z.B. an Bundes-, Land-, Kreisstraßen oder weiterer Verkehrsinfrastruktur)?*

Die im Bundesprogramm Wiedervernetzung und im Generalwildwegeplan festgelegten Wildtierkorridore treffen in ihrem Verlauf auf eine Vielzahl von Hindernissen, wie beispielsweise Straßen und Bahnlinien. Die beteiligten Ministerien sowie deren nachgeordnete Verwaltungsbehörden sind verpflichtet, den Generalwildwegeplan bei raumwirksamen Vorhaben im jeweiligen Zuständigkeitsbereich zu berücksichtigen. Treffen Wildtierkorridore oder Vernetzungsachsen also auf Bundes-, Land- oder Kreisstraßen, hat der jeweilige zuständige Baulastträger über entsprechende Maßnahmen zu entscheiden.

Im Übrigen wird auf die Beantwortung von Frage 7 verwiesen.

9. *In welchem Umfang werden an den jeweiligen Tierkorridoren Zäune oder ähnliche Schutz-/Leiteinrichtungen anzubringen sein unter Hinzufügung von Angaben, wie sich die Tierkorridore auf Entwicklung der Wildunfallgefahr auf der A 8 sowie auf umliegenden Straßen auswirken werden?*

Beidseits der A 8 sind an beiden Standorten bereits Wildschutzzäune vorhanden. Durch den Bau der Grünbrücken erhöht sich die Wildunfallgefahr auf der A 8 nicht. Das Gegenteil ist der Fall. Die Möglichkeit einer sicheren Querung vermeidet Überwindungsversuche. Entsprechend der Empfehlungen im MAQ (Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) werden die Wildschutzzäune im Bereich der neu gebauten Grünbrücken angepasst, um auch weiterhin Kollisionen mit Tieren zu vermeiden.

Im Bereich von Mutschelbach befindet sich die Kreisstraße 4535 außerhalb des Plangebietes und soll selbst nicht baulich geändert werden. Die potenzielle Gefahr von Wildunfällen stellt keine unmittelbare vorhabensbedingte Wirkung dar. Die gesetzliche Regelung sieht vor, dass der jeweilige Baulastträger für die Verkehrssicherheit der ihm obliegenden Verkehrswege verantwortlich ist. Der jeweilige Baulastträger trifft die erforderlichen Maßnahmen in eigener Verantwortung und Zuständigkeit und trägt die Kosten hierfür. Für Änderungen an der außerhalb des Planungsgebietes der Grünbrücke befindlichen Kreisstraße ist deshalb grundsätzlich zunächst der Enzkreis zuständig.

Im Umkreis der Grünbrücke Hagenschieß befinden sich keine Straßen, auf denen es durch die wandernden waldbewohnenden Tierarten zu einer erhöhten Wildunfallgefahr kommen könnte.

10. *Inwieweit sind die im Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegten oder die im Nachgang tatsächlich festgestellten Lärmwerte für die Erforderlichkeit etwaiger Lärmschutzmaßnahmen maßgeblich (vgl. der Fall Remchingen, Drucksache 16/1691) bzw. können Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses zur Errichtung von Grünbrücken auch dazu benutzt werden, Änderungen an den Lärmschutzmaßnahmen vorzunehmen, unter Hinzufügung der Gründe, warum dies nicht gemacht wird?*

Nach bereits abgeschlossenen Baumaßnahmen aus Planfeststellungsverfahren ist Voraussetzung für die Umsetzung von neuen Schallschutzmaßnahmen im Sinne der 16. BImSchV, dass es sich um Maßnahmen im Sinne einer wesentlichen Änderung des Verkehrswegs handeln muss. Die Kriterien für eine wesentliche Änderung sind in § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV abschließend aufgeführt.

Eine Änderung ist demnach wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr (...) baulich erweitert wird oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Kennzeichnend für einen „erheblichen baulichen Eingriff“ sind solche Maßnahmen, die in die bauliche Substanz und in die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingreifen. Laut VLärmSchR 97 muss der Eingriff zudem auf eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Straße abzielen. Grünbrücken sind Teil des Wiedervernetzungsprogramms, welches am 29. Februar 2012 vom Bund beschlossen wurde. Beim Bau von Grünbrücken wird das Ziel verfolgt, zerschnittene Lebensräume für Tiere und Pflanzen wieder zu verbinden.

Allein deshalb bewirkt der Bau von Grünbrücken keinen erheblichen baulichen Eingriff in die Straße und löst nicht automatisch einen Anspruch auf Änderungen an bestehenden Lärmschutzmaßnahmen der von den Grünbrücken überspannten Verkehrswegen aus.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor