

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Vierstreifiger Ausbau der B 10 zwischen Niefern und Eutingen – Veränderungen bezüglich des Prognosehorizonts aufgrund der neuen Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Aus welchen Gründen wurden bei der 1. Offenlage der Planfeststellungsunterlagen zum vierstreifigen Ausbau der B 10 zwischen Niefern und Eutingen nicht alle notwendigen Unterlagen ausgelegt (bitte unter Angabe der Folgen und der geplanten Fehlerbehebung)?
2. Inwieweit sind die aktuell gültigen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) in Baden-Württemberg als Standard und Grundlage für bereits laufende wie kommende Planfeststellungsverfahren eingeführt?
3. Inwieweit führt die aktuelle Einführung der RLS-19 zu einer Änderung der Planung des Ausbaus der B 10 zwischen Niefern und Eutingen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Unterschied in der Praxis beim Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung zwischen alter RLS-90 und neuer RLS-19 bei 1-2 dB(A) höher liegt (vgl. Begründung der Verkehrslärmschutzverordnung, Bundesratsdrucksache 274/20) und somit weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zur Erreichung des notwendigen Schutzniveaus vonnöten sind?
4. Bis zu welchem Meilenstein im Planfeststellungsverfahren zum vierstreifigen Ausbau der B 10 wird aktuell auf die RLS-19 umgeschwenkt bzw. den Bürgerinnen und Bürgern noch die alte RLS-90 mit ihrem deutlich geringeren Schutzniveau zugemutet?
5. Inwieweit führt die neue Systematik in der Zuordnung zu Fahrzeuggruppen in der RLS-19 (Pkw, Lkw1, Lkw2 plus Untergruppen) zu Änderungen an der ursprünglichen Planung?

6. Inwieweit führt die neue RLS-19 im Vergleich zur RLS-90 zu einer Einbeziehung von bisher nicht berücksichtigten Güterverkehren?
7. Inwieweit geht die Landesregierung davon aus, dass zur Erfüllung der Vorgabe, dass zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses die Verkehrsprognose noch mindestens 10 Jahre Gültigkeit haben muss, der Prognosehorizont von 2030 auf 2035 erweitert werden muss?
8. Inwieweit spielt es dabei eine Rolle, dass in den Planfeststellungsunterlagen der zuständige Gutachter explizit ausgeführt hat, dass eine schalltechnische Berechnung mit 2035-Daten durchzuführen ist?
9. Aus welchen Gründen ist eine Ausdehnung des Prognosehorizonts auf 2035 bisher nicht erfolgt?
10. Aus welchen Gründen wurde darauf verzichtet, die geplante Gleitwand zur Absturzsicherung gleich als Lärmschutzwand auszugestalten?

4.8.2021

Dr. Schweickert FDP/DVP

Begründung

Mit der letztjährigen Novelle der Verkehrslärmschutzverordnung wurden die Richtlinien für den Lärmschutz auf den aktuellen Stand gebracht. Hieraus ergeben sich Fragen bezüglich der Auswirkungen auf das Planfeststellungsverfahren für den vierstreifigen Ausbau der B 10 zwischen Niefern und Eutingen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 27. September 2021 Nr. VM2-0141.3-6/47/6 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Aus welchen Gründen wurden bei der 1. Offenlage der Planfeststellungsunterlagen zum vierstreifigen Ausbau der B 10 zwischen Niefern und Eutingen nicht alle notwendigen Unterlagen ausgelegt (bitte unter Angabe der Folgen und der geplanten Fehlerbehebung)?

Das Planfeststellungsverfahren für den vierstreifigen Ausbau der B 10 zwischen Eutingen und Niefern wurde am 25. Juni 2021 eingeleitet. Nachdem die öffentliche Auslegung der Planunterlagen vom 12. Juli bis 11. August bei der Stadt Pforzheim sowie der Gemeinde Niefern-Öschelbronn begonnen hat, wurde festgestellt, dass die Verkehrsuntersuchung für das Vorhaben nicht in den offengelegten Planunterlagen enthalten ist.

Die Verkehrsuntersuchung wurde nach Feststellung des Fehlers auf der Internetseite des Regierungspräsidiums www.rp-karlsruhe.de unter „Über uns/Abteilung 1/Referat 17 – Recht, Planfeststellung/Aktuelle Planfeststellungsverfahren“ eingestellt und kann somit abgerufen werden.

In rechtlicher Hinsicht wird die Unterlage maßgeblich sein, die im Rahmen der zweiten Auslegung bei der Stadtverwaltung Pforzheim und der Gemeinde Niefern-Öschelbronn öffentlich zugänglich sein wird.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

2. Inwieweit sind die aktuell gültigen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) in Baden-Württemberg als Standard und Grundlage für bereits laufende wie kommende Planfeststellungsverfahren eingeführt?

Das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur hat die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ – Ausgabe 2019 – RLS-19 am 31. Oktober 2019 im Verkehrsblatt (VkBl. 2019, Heft 20, S. 698) amtlich bekannt gegeben.

Mit dem Inkrafttreten der Zweiten Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) (BGBl. 2020, I, S. 2334) zum 1. März 2021 ist das Berechnungsverfahren der neuen RLS-19 rechtsverbindlich für den Geltungsbereich der 16. BImSchV und unter Beachtung der Übergangsregelung nach § 6 der 16. BImSchV im Rahmen der Lärmvorsorge anzuwenden, sofern nicht bis vor Ablauf des 1. März 2021

A. der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens gestellt worden ist oder

B. für den Fall, dass ein Bebauungsplan die Planfeststellung ersetzt, der Beschluss nach § 2 Absatz 1 Satz 2 des Baugesetzbuchs in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), gefasst und ortsüblich bekannt gemacht worden ist.

3. Inwieweit führt die aktuelle Einführung der RLS-19 zu einer Änderung der Planung des Ausbaus der B 10 zwischen Niefern und Eutingen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Unterschied in der Praxis beim Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung zwischen alter RLS-90 und neuer RLS-19 bei 1-2 dB(A) höher liegt (vgl. Begründung der Verkehrslärmschutzverordnung, Bundesratsdrucksache 274/20) und somit weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zur Erreichung des notwendigen Schutzniveaus vonnöten sind?

4. Bis zu welchem Meilenstein im Planfeststellungsverfahren zum vierstreifigen Ausbau der B 10 wird aktuell auf die RLS-19 umgeschwenkt bzw. den Bürgerinnen und Bürgern noch die alte RLS-90 mit ihrem deutlich geringeren Schutzniveau zugemutet?

5. Inwieweit führt die neue Systematik in der Zuordnung zu Fahrzeuggruppen in der RLS-19 (Pkw, Lkw1, Lkw2 plus Untergruppen) zu Änderungen an der ursprünglichen Planung?

6. Inwieweit führt die neue RLS-19 im Vergleich zur RLS-90 zu einer Einbeziehung von bisher nicht berücksichtigten Güterverkehren?

Die Fragen 3 bis 6 werden aufgrund des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens wurde am 4. Februar 2021 gestellt. Das Datum liegt vor dem Stichtag, der die Anwendung der RLS-19 vorsieht. Aus diesem Grund wurde der Lärmschutz nach den RLS-90 bemessen. Ein anderes Vorgehen entbehrt einer Rechtsgrundlage. Folglich wurde nicht untersucht,

– inwieweit die Einführung der RLS-19 zu einer Änderung der Planung geführt hätte,

– inwieweit die neue Systematik in der Zuordnung zu Fahrzeuggruppen in der RLS-19 (Pkw, Lkw1, Lkw2 plus Untergruppen) zu Änderungen an der ursprünglichen Planung geführt hätte und

– inwieweit die neue RLS-19 im Vergleich zur RLS-90 zu einer Einbeziehung von bisher nicht berücksichtigten Güterverkehren geführt hätte.

7. *Inwieweit geht die Landesregierung davon aus, dass zur Erfüllung der Vorgabe, dass zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses die Verkehrsprognose noch mindestens 10 Jahre Gültigkeit haben muss, der Prognosehorizont von 2030 auf 2035 erweitert werden muss?*
8. *Inwieweit spielt es dabei eine Rolle, dass in den Planfeststellungsunterlagen der zuständige Gutachter explizit ausgeführt hat, dass eine schalltechnische Berechnung mit 2035-Daten durchzuführen ist?*
9. *Aus welchen Gründen ist eine Ausdehnung des Prognosehorizonts auf 2035 bisher nicht erfolgt?*

Die Fragen 7 bis 9 werden aufgrund ihres Zusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Verkehrsuntersuchung wurde im Hinblick auf eine Erweiterung des Prognosehorizontes von 2030 auf 2035 überprüft. Hierbei haben die Verkehrsgutachter auf der Grundlage des Planungsfalles 0 (unverändertes Straßennetz mit planungsrechtlich verfestigten Maßnahmen im weiteren Planungsraum) die Verkehrsentwicklung bis zum Prognosehorizont 2035 untersucht und den Ergebnissen für den Prognosehorizont 2030 aus der Verkehrsuntersuchung zum vierstreifigen Ausbau der B 10 zwischen Eutingen und Niefern gegenübergestellt.

Es wurde festgestellt, dass im Untersuchungsgebiet bis zum Prognosehorizont 2035 leichte Verkehrsrückgänge gegenüber dem Prognosehorizont 2030 zu verzeichnen sind. Dies erlaubt den Schluss, dass die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum vierstreifigen Ausbau der B 10 zwischen Eutingen und Niefern mit hinreichender Genauigkeit auch für den Prognosehorizont 2035 zutreffen. Damit wurde der Prognosehorizont 2035 berücksichtigt.

Da für den Prognosehorizont 2035 jedoch eine Zunahme des Schwerverkehrs ermittelt wurde, wird im Rahmen des weiteren Verfahrens geprüft werden, ob sich daraus relevante Veränderungen beim Schallimmissionsschutz ergeben.

Die Straßenbauverwaltung geht derzeit von einem Planfeststellungsbeschluss vor dem Jahr 2025 aus.

10. *Aus welchen Gründen wurde darauf verzichtet, die geplante Gleitwand zur Absturzsicherung gleich als Lärmschutzwand auszugestalten?*

Laut Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen werden Grenzwerte nur an den Fassaden der Gebäude in der Pforzheimer Straße 50 und in der Pforzheimer Straße 52 überschritten. Zum Schutz dieser Gebäude ist passiver Schallschutz vorgesehen.

Hermann
Minister für Verkehr