



Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie entscheiden heute im Ortschaftsrat und der Planungs- und Umweltausschuss am 24.10.2018 über den Bau eines Lärmschutzwalles an der A8 im Bereich zwischen Eutingen und Kieselbronn. Eine Entscheidungsgrundlage ist das Gutachten „Bebauungsplan Lärmschutzwall A 8“. Zu diesem Gutachten und weiteren Aspekten Ihrer Entscheidung möchten wir Ihnen gerne einige unserer Überlegungen vorstellen. Wir würden uns freuen, wenn Sie diese in Ihre Entscheidungsfindung einbeziehen würden. Wir werden zu folgenden Punkten Stellung nehmen:

1. Bemerkungen zu den Prognosezahlen
2. Überlagerung der Schallquellen zweier Verkehrswege
3. Sekundäreffekte eines Lärmschutzwalles
4. Einige politische Überlegungen

Zur leichteren Lesbarkeit und zum Vergleich werden wir den Bezug zu dem Gutachten, den Richtlinien und gesetzlichen Regelungen sowie Datenquellen jeweils kenntlich machen.

## 1. Bemerkungen zu den Prognosezahlen

- 1.1 Zur Prognose des erwarteten Verkehrs im Jahr 2035 verwendet das Gutachten Werte aus dem Planfeststellungsbeschluss A8 und der Verflechtungsprognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur <sup>1</sup>
- 1.2 Zweifellos ist dies eine Möglichkeit, um Prognosedaten zu erhalten. Allerdings steht mit der Dauerzählstelle im Enztal<sup>2</sup> eine aussagekräftige und auf die örtlichen Gegebenheiten ausgerichtete Datenquelle zur Verfügung. Wir haben die Daten der Zählstelle ausgewertet<sup>3</sup> und kommen zu deutlich höheren Verkehrszahlen für das Jahr 2035.

Verkehr aus	Gutachten Stadtverwaltung	Prognose Leise A 8	Vergleich Prognose TÜV Süd Niefern
Verkehr insgesamt	105.016	125.000	148.000
Schwerverkehr	27.873	32.000	38.000
PKW-Verkehr	77.143	93.000	110.000

- 1.3 Die Differenz resultiert im Wesentlichen daraus, dass die tatsächlich gemessenen Zuwachsraten sowohl im Schwerlastverkehr als auch im PKW-Verkehr von den Wachstumsraten im Gutachten der Stadt Pforzheim erheblich abweichen. Im Gutachten wird ein Zuwachs von jährlich 0,3 % für PKW, 0,52 % für leichten Güterverkehr und 1,11 % für den Schwerverkehr angenommen. Die Zählstelle lässt auf einen tat-

<sup>1</sup> Planfeststellungsbeschluss, 11.3rpk24\_plb\_a8\_11.3b\_verkehrsuntersuchung S. 14.

<sup>2</sup> [www.svz-bw.de/verkehrszaehlung.html](http://www.svz-bw.de/verkehrszaehlung.html)

<sup>3</sup> [www.svz-bw.de/358.html](http://www.svz-bw.de/358.html)



sächlich gemessenen jährlichen Zuwachs von 1,9.% schließen. Insbesondere der Zuwachs im Schwerlastverkehr über 2,8t bei Nacht stellt eine stark zu berücksichtigende Lärmquelle dar.

Das Gutachten verzichtet leider darauf, vorliegende empirische Daten einzubeziehen.

Im Vergleich dazu hat der TÜV SÜD Industrie Service GmbH in der schalltechnischen Beurteilung für die Gemeinde Niefern-Öschelbronn in seiner Untersuchung vom 31.06.2018 neben der üblichen allgemeinen Verkehrssteigerungen auch die Verkehrsumlagerungen der ausgebauten attraktiveren Strecke in seine Betrachtungen mit einbezogen. Die Intension war eine ausreichend solide Berechnungsgrundlage für den kommunalen Lärmschutz durch die Lärmschutzwälle als Grundlage zu verwenden.

Der TÜV SÜD führt in der o.g. Untersuchung zu den Verkehrszahlen aus:

*„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.**“*

Die Untersuchung steht auf der Homepage der Gemeinde Niefern-Öschelbronn zum Abruf bereit.

- 1.4 Unserer Auswertung können Sie weitere interessante Effekte entnehmen:
- 1999 wurde die Führerscheinklasse B eingeführt. Dies führte zu einer erheblichen Zahl von Neuzulassungen bei Fahrzeugen bis 3,5 t (Lieferwagen). Dies findet in den Daten der Zählstelle seinen deutlichen Niederschlag.
  - 2000 fällt der rasante Anstieg der Verkehrszahlen zusammen mit der Öffnung der Anschlussstelle Pforzheim-Nord
  - 2005 erfolgte die Verkehrsfreigabe des Abschnittes Remchingen-Karlsbad.

Es wird deutlich, dass für sich betrachtet kleine Veränderungen signifikante Auswirkungen auf Verkehrsströme haben.

Das Gutachten vernachlässigt Wirkungen, die aus erwarteten Neuansiedlungen in den Gewerbegebieten auf die Autobahn ausstrahlen werden. Die gegebene Topografie der Stadt und die vorhandene Verkehrsinfrastruktur werden das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmer auf die Autobahn lenken.

Zudem werden großräumige Verkehrsverlagerungen außer Acht gelassen. **Nach dem Wegfall des Nadelöhrs im Enztal wird die Gesamtstrecke Karlsruhe – Stuttgart für den Fernverkehr attraktiver.**

**Es sind deutliche Verkehrssteigerungen zu erwarten.**



Es ist darauf hinzuweisen, dass im Planfeststellungsverfahren aus dem Jahr 2014 für den Planungshorizont 2025 von folgenden Werten ausgegangen wurde<sup>4</sup>:

	Planfeststellung, Prognose 2025	Aktuell Zählstelle 2018 <sup>5</sup>	Erreicht aktuell
Gesamtverkehr	100.200	89.993	89 %
Schwerlastverkehr	25.550	23.023	90 %
PKW-Verkehr	74.650	66.970	90 %

Realistisch betrachtet und bisherige Zuwachsraten unterstellt ist davon auszugehen, dass die Prognoseannahmen bereits in 2 bis 3 Jahren, also vor dem Prognosejahr 2025, erreicht bzw. überschritten werden.

## 2. Überlagerung der Schallquellen zweier Verkehrswege

- 2.1 Im Planfeststellungsverfahren des Jahres 2014 wurde die Auswirkung der Autobahn als alleinige Lärmquelle untersucht. Andere Lärmquellen wurden nicht berücksichtigt. Zur Begründung wurde auf ein einschlägiges Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes<sup>6</sup> verwiesen, das genau dieses Verfahren vorschreibt.
- 2.2 Das vorliegende Gutachten der Stadtverwaltung Pforzheim weicht von dieser Methode ab. Es betrachtet die A 8 im Untersuchungsgebiet im Zusammenwirken mit der K 9807<sup>7</sup>. Im Ergebnis kommt das Gutachten deshalb zu dem Schluss, dass der gedachte Lärmschutzwall nur eine marginale und damit vernachlässigbare, kaum hörbare Gesamtreduzierung des Lärms von 0,3 dB(A) bewirken würde<sup>8</sup>. Diese überlagerte Berechnung ist rechtlich keineswegs zwingend. Die Verwaltung der Stadt Pforzheim zieht daraus die politische Konsequenz, den Verzicht auf Planung und Bau des Lärmschutzwalles zu empfehlen<sup>9</sup>. Dieses Ergebnis ist jedoch ausschließlich der gewählten Methode zuzuschreiben, die von der im Planfeststellungsverfahren zu Recht angewandten abweicht. Es handelt sich um dasselbe Objekt und einen vergleichbaren Sachverhalt. Die Aussagen sind dadurch nicht vergleichbar.
- 2.3 Zur Veranschaulichung allgemeine Erläuterungen:
- Eine Verdoppelung der Verkehrsmenge führt nicht zu einer Verdoppelung des gemessenen Schalls, sondern nur zu einem Anstieg um 3 dB(A). Umgekehrt entspricht eine Reduktion um 3 dB(A) in ihrer Wirkung der Halbierung der Verkehrsmenge.
  - Ein LKW erzeugt ungefähr den zwanzigfachen Schalldruck eines PKW, dies entspricht einem Plus von in etwa 12 dB(A).
  - Eine Verdoppelung der empfundenen Lautstärke soll bei einer Änderung von ca. 10 dB(A) empfunden werden.
  - Der Geräuschunterschied von 1 dB (A) ist gerade noch wahrnehmbar.
  - Ein Unterschied von 3 dB(A) (Verdoppelung des Schalldruckpegels) ist deutlich zu hören.

<sup>4</sup> Planfeststellungsbeschluss-A8-vom-2014.11.20 S. 137

<sup>5</sup> www.Zählstelle

<sup>6</sup> Urteil Bundesverwaltungsgericht vom 21.03.1996, Az. BVerwG 4 C 9.95 (sog. A 9 – Urteil)

<sup>7</sup> Gutachten, S. 22

<sup>8</sup> Gutachten, S. 22

<sup>9</sup> Presseerklärung vom 25.9.2018; Bericht in der PZ vom 25.09.2018 „Ernüchternde Studie zur A 8“



Dies sind Folgen der logarithmischen Berechnung.

2.4 Sofern ausschließlich die A 8 betrachtet wird, berechnet das Gutachten an allen betrachteten Punkten eine Lärmreduzierung bis zu 2,6 dB(A), aufgerundet 3 dB(A) durch den Lärmschutzwall.<sup>10</sup> **Damit ist die Lärminderung erheblich und es sind Maßnahmen erforderlich**, zumal in Wohngebieten ein Grenzwert für Verkehrslärm nach DIN 18005 von 45 dB(A) einzuhalten ist. Es ist ein originäres Recht der Stadt, mittels Bebauungsplan für umfassend gute Wohn- und Lebensbedingungen für die Anwohner zu sorgen.

2.5 Dieses Ergebnis ändert sich, wenn die Kreisstraße mit in die Berechnung einbezogen wird. Sie verläuft nahe an der Bebauung und wirkt dadurch im Modell relativ laut. Durch die beschriebene Wirkung der logarithmischen Rechnung steigt der „Gesamtlärm“ aber nicht linear. Berechnet man jetzt den Effekt des Lärmschutzwalles an der A 8, so ist dessen Wirkung gering und lediglich mit den nicht hörbaren 0,2 dB(A) zu bewerten.

Bei isolierter Betrachtung der A 8 bleiben aber 3 dB(A) als Wirkung des Lärmschutzwalles. Dies ist für die Entscheidungsfindung von wesentlicher Bedeutung.

2.6 Im Zeitraum 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 auch in der Nacht wesentlich stärker 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 Faktor sein wird. Die Kreisstraße fällt dann kaum ins Gewicht. Der Verzicht auf den Lärmschutzwall wird also zumindest in der Nacht die Anwohner einer vermeidbaren Mehrbelastung durch Lärm von mehr als 2,6 dB(A), aufgerundet 3 dB(A), aussetzen. Gerade in der Nacht wird Lärm aber als besonders störend empfunden mit den bekannten möglichen negativen Folgen für die Gesundheit.

2.7 Gelänge es, die Lärmbelastung durch den Wall um die berechneten Werte allein für die A 8 in der Nacht zu senken, wären die Auswirkungen längerfristig erwartbarer steigender Verkehrsmengen aufzufangen. Dies ist ein Zusatzeffekt zu den positiven Wirkungen der Lärmreduzierung.

2.8 **Die Akzeptanz der überlagert berechneten Verkehrswege A 8 und K 9807 birgt unter strategischen Gesichtspunkten Gefahren für den geplanten Ausbau der B 10.** 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. Perspektivisch ist diese Gefahr nicht zu unterschätzen.

Diese Gefahr sollte unbedingt in Ihr Kalkül eingehen. **Die Stadt Pforzheim erweist sich mit Ihrem Vorgehen u. U. einen Bärendienst.** Eindeutig negative Folgen hätte dies wieder für die Anwohner von Eutingen.

---

<sup>10</sup> VG München, Urteil vom 17.04.2012 – M 1 K 11.6078 – juris Rn. 29; Urteil vom 20.04.2015 – M 8 K 13.2272 – juris RN. 73  
Gutachten S. 22



### 3. Sekundäreffekte eines Lärmschutzwalles

- 3.1 Durch geeignete Bepflanzung bietet ein Lärmschutzwall zahlreichen Pflanzen und Tierarten artgerechte Lebensmöglichkeiten. Gerade in einer dicht besiedelten und verbauten Region sollte dieser Aspekt hoch bewertet werden.
- 3.2 Durch die Bepflanzung verbessert sich das Kleinklima und die Luftqualität.
- 3.3 Die Bepflanzung bricht den Schall und ist ein Bollwerk gegen Staub.
- 3.4 Im Vergleich zur heutigen Situation ist die Böschungsfäche ökologisch wertvoller.

### 4. Einige politische Überlegungen

- 4.1 Wir verkennen nicht, dass Planung und Bau des Lärmschutzwalles einige Mühen erfordert. Das vorhandene **Landschaftsschutzgebiet** und die Fragen im Zusammenhang mit dem Grundstückserwerb sind diffizil, aber lösbar. Das gesamte Gelände liegt im Gebiet des großflächigen Flurneuordnungsverfahrens, das für den Bau der A 8 notwendig geworden ist. Dies dürfte einige notwendige Schritte vereinfachen.
- 4.2 Der Gemeinderat und die Verwaltung der Stadt Pforzheim stehen vor einer Vielzahl schwieriger und noch nicht gelöster Herausforderungen. Angesichts steigender Verkehrsmengen muss dem Lärmschutz ebenfalls eine hohe Priorität eingeräumt werden.
- 4.3 Angesichts der Erdmassen, die durch den Bau der A 8 anfallen, welche umweltbelastend und kostenintensiv abtransportiert werden müssen, wäre der Lärmschutzwall für die Stadt unter äußerst günstigen Bedingungen zu realisieren.
- 4.4 Lärm ist gesundheitsgefährdend. Die Bewohner von Eutingen sind einer Vielzahl von Lärmquellen, insbesondere auch Verkehrslärm, ausgesetzt. Hierzu zählen vor allem die A 8, die B 10 und die Bahn, aber auch die Land- und Kreisstraßen sowie der örtliche Verkehr. Zusammen erzeugen sie einen „Ozean“ aus Lärm.
- 4.5 Den großen, einmaligen und genialen Wurf gibt es nicht, um den Verkehrslärm wirksam zu bekämpfen. Der Lärm muss in seinen einzelnen Ursachen reduziert werden. Wer dieses anders handhabt, hat schon von vornherein verloren. Dies liegt an den physikalischen Besonderheiten des Lärms. Im Kampf gegen den Lärm sind deshalb viele einzelne Schritte notwendig. Sie haben es mit Ihrer Entscheidung über den Lärmschutzwall in der Hand die Lebensbedingungen wirksam zu verbessern.

Der Verein Leise A 8 e.V. befürwortet den Bau des Lärmschutzwalles. Wir

- prognostizieren ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen als im Gutachten der Stadtverwaltung angenommen; insbesondere beim LKW-Verkehr in der Nacht.
- erwarten eine deutliche Lärminderung für die Anwohner als im Gutachten errechnet, vor allem in den Nachtstunden.
- rechnen mit einer sehr kostengünstigen Realisierung für die Stadt Pforzheim mit überschaubarem Vorbereitungsaufwand.



**Der Wall ist ein wesentlicher Schritt im Kampf um Lärmschutz und verbesserte Lebensqualität für die Anwohner.**

Wir hoffen, dass Sie in Ihren Beratungen unsere Überlegungen und Hinweise berücksichtigen. Der Verein Leise A 8 e.V. beschäftigt sich seit vielen Jahren mit den Fragestellungen im Zusammenhang mit der Erweiterung der A 8 im Enztal. Unsere 150 Mitglieder in Niefern-Öschelbronn, Eutingen und Kieselbronn haben sich in vielfältiger Weise in die Diskussion eingebracht. Wir sind kritisch, aber konstruktiv.

Diesen Brief werden wir der Öffentlichkeit zugänglich machen.

Mit freundlichen Grüßen für Leise A 8 e.V.

Bernd Schuster

Josef Eberhardt