



# Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE  
DIE REGIERUNGSPRÄSIDENTIN

Regierungspräsidium Karlsruhe · 76247 Karlsruhe

Herrn  
Bürgermeister  
Jens Timm  
Rathausplatz 1  
76307 Karlsbad

Karlsruhe, 05.12.2019



 BAB A 8, 6-streifiger Ausbau im Bereich Karlsbad - Pforzheim-West  
Nachträglicher Lärmschutz Mutschelbach

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

*sehr geehrter Herr Timm,*

für Ihr Schreiben vom 30. Oktober 2019, in dem Sie den Verdacht einer fehlgeschlagenen Prognose äußern, eine Vergleichsberechnung beantragen und Lärmschutz auf der Bocksbachtalbrücke fördern, danke ich Ihnen.

Das Thema Lärm an der A 8 im Bereich des 6-streifigen Ausbaus zwischen Karlsbad und Pforzheim-West beschäftigt das Regierungspräsidium schon seit Jahren. Ein Vergleich der aktuellen Lärmkartierung des Landes Baden-Württemberg mit der Lärmkartierung vor dem Ausbau zeigt, dass sich die Lärmsituation in Mutschelbach nach dem Ausbau deutlich verbessert hat. Die im Lärmschutzwahl nach der Verkehrsfreigabe noch vorhandenen Lücken für die Betriebswege wurden mittlerweile durch den Einbau von Toren geschlossen. Auch ein Tempolimit von 120 km/h wurde auf dem gesamten Streckenabschnitt bereits angeordnet. Zudem hat der Bund dem Einbau eines lärmindernden Belags bei der nächsten turnusmäßigen Belagserneuerung bereits zugestimmt, sodass eine neue Fahrbahndecke in Zukunft ebenfalls zu einer zusätzlichen Lärmentlastung führen wird.

Hinsichtlich der von Ihnen veranlassten Messungen ist anzumerken, dass Messungen grundsätzlich nicht zum Nachweis einer fehlgeschlagenen Prognose akzeptiert werden dürfen. Das Lärmschutzkonzept jeder Baumaßnahme wird bundesweit auf Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes bzw. der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) erstellt. Hiernach ist in § 3 vorgeschrieben, den Beurteilungspegel grundsätzlich zu berechnen. Um den Verkehrslärm mit seinen auf- und abschwelenden Geräuschen darstellen zu können, ist ein energieäquivalenter Mittelungspegel über alle Tage des Jahres definiert. Die Messungen Ihres Ingenieurbüros an einzelnen und im Übrigen auch überdurchschnittlich lauten Wochentagen sind zudem nicht repräsentativ und dürfen keinesfalls mit dem einer Berechnung zugrunde zu legenden Mittelungspegel  $DTV_{\text{alle Tage}}$  verglichen werden.

Maßgebend für eine schalltechnische Berechnung sind der durchschnittliche Verkehr über alle Tage des Jahres sowie die hieraus berechneten Stundenmittelwerte mit den entsprechenden LKW - Anteilen. Im Planfeststellungsverfahren wurde der Prognoseberechnung ein  $DTV_{\text{alle Tage}}$  in Höhe von 93.000 Fz/24h zugrunde gelegt. Das von unserer Landesstelle für Straßentechnik jüngst veröffentlichte Verkehrsmonitoring aus dem Jahr 2018 beinhaltet an der maßgebenden Zählstelle 7017 1028 einen  $DTV_{\text{alle Tage}}$  von 102.253 Fz/24h. Berechnungen meiner Fachabteilung haben ergeben, dass sich der Emissionspegel  $L_{mE}$  der Autobahn im Jahr 2018 gegenüber dem Prognoseemissionspegel aus den Planfeststellungsunterlagen am Tag lediglich um 0,3 dB (A) und in der Nacht lediglich um 0,4 dB (A) erhöht hat. Diese Erhöhung bewegt sich weit unterhalb der Hörbarkeitsschwelle von 2,1 dB (A), welche laut Rechtsprechung als Auslösekriterium für eine fehlgeschlagene Prognose anzunehmen wäre.

Meine Fachabteilung geht mit Ihrem Gutachter überein, dass der Lärm von der Bocksachtalbrücke für die westlichen Gebäude der Wiesentalstraße pegelbestimmend ist. Der Bau einer Lärmschutzwand auf der Bocksachtalbrücke war schon Thema im damaligen Planfeststellungsverfahren. Damals wurde in einem ergänzenden lärmtechnischen Gutachten überprüft, ob durch eine Lärmschutzwand auf der

Bocksbachtalbrücke ein geeigneter Lärmschutz erreicht werden kann. In dem Gutachten wurde eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 5 m untersucht. Selbst die Errichtung einer Wand mit dieser Höhe hätte jedoch zum Schutz der Bewohner im Bereich der Wiesenstraße kaum nennenswerte Auswirkungen gehabt. Die Lärminderung durch die Wand hätte in der Nacht maximal 1 dB(A) betragen. Die Minderung am Tag wäre in ähnlicher Höhe gewesen. Erst ab einem Rückgang von 2,1 dB(A) wird im Allgemeinen von einer hörbaren Änderung des Lautstärkeindrucks gesprochen. Eine Lärmschutzwand hätte daher für Mutschelbach-Mitteldorf keine wahrnehmbare Verbesserung der Lärmsituation bewirkt und die Baukosten wären in keinem Verhältnis zum Schutzzweck gestanden. Deshalb erging der Planfeststellungsbeschluss, dass das einzige Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Wiesenstraße 36 passiv vor Lärm zu schützen ist.

Der Bund als Baulastträger hat die nachträgliche Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Bocksbachtalbrücke mehrfach abgelehnt. Mein Haus hat allerdings beim Bau der Brücke Vorkehrungen getroffen, die die Errichtung einer 2,5 m hohen Lärmschutzwand erlauben, sodass die Errichtung auf Kosten der Gemeinde möglich wäre.

Ich möchte Sie aber gerne einladen, die Sache mit meiner Fachabteilung persönlich zu besprechen. Sofern Sie dies wünschen, würde diese auf Sie zukommen und einen Termin vereinbaren.

Abschließend darf ich noch darauf hinweisen, dass ab dem 01.01.2021 der Bund die Planung, Bau und Unterhaltung der Bundesautobahnen durch die Autobahn GmbH selbst übernehmen wird.

Mit freundlichen Grüßen



Sylvia M. Felder