

Das Lärmgutachten genügt den Anforderungen nicht und ist fehlerhaft:

Ebenso wie die Verkehrsuntersuchung zur geplanten L1197 Neckarquerung ist auch das Lärmgutachten ungenügend und fehlerhaft.

An ein zur Beurteilung der Maßnahme ausreichendes Lärmgutachten stellen wir folgende Forderungen:

- Einheitliche, vergleichbare Berechnung und Darstellung aller Varianten.
- Darstellung der Lärmdifferenzen, sowohl zur Analyse als auch zum Planfall Null-plus.
- Darstellung der Lärmwerte und Lärmdifferenzen für alle betroffenen Wohngebiete, d.h. zumindest Aldingen, Oeffingen, Hegnach, Pattonville, Kornwestheim, Neckargröningen und Neckarrems.

Das vorliegende Lärmgutachten (Unterlage 11.1a) erfüllt diese Anforderungen ebenso wenig wie die Lärmuntersuchungen in der vereinfachten Umweltverträglichkeitsuntersuchung (Unterlage ohne Bezeichnung, hinter 12.5n versteckt).

Im folgenden sind unsere wichtigsten Anmerkungen zu den schalltechnische Berechnungen (Unterlage:11.1a) aufgeführt.

L1197 Neckarquerung -Schalltechnische Untersuchung- Seite 1

Vorbemerkung

....

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Bau der Neckarquerung im Zuge der L 1197 sind die Einwirkungen des Straßenverkehrslärms auf die Bebauung und die Freiflächen im Bereich der gesamten Baustrecke zu beurteilen.

....

*Die vorliegende Untersuchung bezieht sich auf die modifizierte Antragstrasse C1, wie sie der Planänderung vom Dezember 2007 zu Grunde liegt. **Die Ergebnisse für die zusätzlich untersuchten Trassenvarianten werden im Erläuterungsbericht zur Antragstrasse verbal beschrieben.***

....

Es erfolgt keine qualifizierte Auseinandersetzung mit den übrigen Varianten im Sinne eines Variantenvergleiches.

Die „schalltechnische Untersuchung“ stellt lediglich die Planvariante „C“ dem prognostizierten Nullfall gegenüber. Weiter werden nur noch die schalltechnischen Auswirkungen der unterschiedlichen Lärmschutzvarianten des Planfalles begutachtet und gegeneinander abgewogen.

Die Ergebnisse der verbalen Beschreibung im Erläuterungsbericht werden durch Berechnungen nicht nachgewiesen!

Die verbale Beschreibung sieht wie folgt aus:

L1197 Neckarquerung -Erläuterungsbericht- Seite 14

Variante 1 E/4.3 (ohne Sperrung L 1144)

Der Anteil der Neubaustrecke bis zum Anschluss an die L 1144 einschließlich der Rampe zur L 1100 führt zu keinen Grenzwertüberschreitungen im Wohngebiet Aldingen.

Die maximalen Beurteilungspegel betragen ca. 53 dB(A) tags bzw. 45 dB(A) nachts. Damit sind bei einer Betrachtung als Neubau im Sinne der 16. BImSchV keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Durch die Verlagerung der Verkehrsströme werden die Emissionspegel auf der L 1144 deutlich reduziert.

Da diese Anteile gegenüber den neu hinzukommenden Lärmbelastungen aus der Neubautrasse wesentlich zum Beurteilungspegel beitragen, ergeben sich bei einer Gesamtbetrachtung an allen Berechnungspunkten östlich der Berliner Straße Pegelrückgänge um bis zu ca. 2,6 dB(A) gegenüber dem Nullfall.

Trotz verbleibender Grenzwertüberschreitung von maximal 7,7 dB(A) sind damit bei Betrachtung des gesamten Hauptverkehrsstraßennetzes keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Variante 2 E/4.3 (mit Sperrung L 1144)

Gegenüber Variante 1 E/4.3 erhöhen sich die Teilpegel aus der Neubaustrecke um ca. 1 - 2 dB(A).

Die Immissionsgrenzwerte werden an allen Berechnungspunkten eingehalten. Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Bei einer Gesamtbetrachtung werden die Belastungen für das Wohngebiet in Aldingen gegenüber Variante 1 E/4.3 nochmals deutlich reduziert.

L1197 Neckarquerung -Erläuterungsbericht- Seite 15

Für den Abschnitt zwischen Berliner Straße und Cannstatter Straße werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an allen Gebäuden eingehalten.

Die Reduzierung gegenüber dem Nullfall beträgt bis zu ca. 10 dB(A) tags bzw. 9 dB(A) nachts.

Im Abschnitt östlich der Cannstatter Straße verbleiben aus der Erschließungsfunktion der L 1144 und dem angrenzenden Straßenzug der L 1100 Grenzwertüberschreitungen von maximal ca. 4 dB(A) tags bzw. 6 dB(A) nachts.

In Verbindung mit deutlichen Pegelreduzierungen von bis zu 9 dB(A) tags bzw. 8 dB(A) nachts sind auch hier keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Innerhalb der Ortslage von Aldingen ergeben sich wegen der prognostizierten Verkehrsverlagerungen in das Ortsstraßennetz geringfügig höhere Beurteilungspegel gegenüber dem Planungsnullfall.

Zu 3.1.2 Variante „Billinger“

..
An Schallschutzmaßnahmen sind entlang der L1197 im Bereich des Wohngebietes Schlossberg in Neckarrems Lärmschutzwände zwischen 5,0 und 10,0 m Höhe erforderlich, um einen Vollschutz zu gewährleisten. Städtebaulich sind solche Wandhöhen jedoch nicht vertretbar

...

L1197 Neckarquerung -Erläuterungsbericht- Seite 24

...

Zu Billinger-Varianten:

...

Mit diesen Varianten wird zusätzlicher Verkehr angezogen und die letzten Freiflächen zwischen Aldingen und Neckargröningen zusätzlich mit erhöhtem Verkehrsaufkommen sowie Lärm- und Schadstoffbelastungen beaufschlagt.

A.3.1 Begriffsbestimmung

Als Emissionspegel wird der Schalldruckpegel im Abstand von 25 m von der Fahrstreifenachse bezeichnet. Mit Ausnahme von einstreifigen Einbahnstraßen werden die Emissionen in den beiden äußersten Fahrstreifen zum Gesamtbeurteilungspegel einer Straße zusammengefaßt. Entsprechend der RLS-90 gehen die nachfolgend aufgeführten Parameter in die Berechnung des Emissionspegels ein.

Da mit zunehmenden Abstand von einer Schallquelle der Schalldruckpegel abnimmt, muss bei der Berechnung der Immissionspegel auch die tatsächliche Entfernung (im Bereich der L1144 <25 m) zur Fahrstreifenachse einfließen.

A.3.2 Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV), Aufteilung auf die Zeitbereiche tags und nachts, Schwerverkehrsanteil

Die Verkehrsmengen (DTV) wurden der Verkehrsuntersuchung für das Prognosejahr 2020 entnommen. **Für die Schalltechnische Untersuchung wurden vom Verkehrsgutachter die Werte von DTV_(w) auf DTV(alle Tage) umgerechnet.** Weiterhin wurden die Schwerverkehrsanteile (zulässiges Gesamtgewicht > 3,5 t) berechnet und vom Verkehrsgutachter auf den gem. RLS-90 erforderlichen Bemessungswert > 2,8 t angepasst (PT und PN). Die Verkehrsmengen beziehen sich auf die aktualisierte Fassung des Verkehrsgutachtens vom Oktober 2007.

Die Verkehrsgutachten berechnen DTV_(w), d.h. den werktäglichen Verkehr. Das

Lärmgutachten rechnet mit DTV, d.h. mit über die gesamte Woche (inkl. Sonntag) gemittelten Verkehrswerten. Das führt zu Durchschnittswerten, die nicht der tatsächlichen Lärmbelastung entsprechen. Lärmwertüberschreitungen bleiben somit unberücksichtigt.

Es sollte durchgängig mit den DTV(w) Zahlen gerechnet werden. Und dies nicht nur in der Lärmuntersuchung, sondern auch im Schadstoffgutachten! Ansonsten werden zu geringe Lärm- und Schadstoffwerte berechnet. Besonders wirkt sich diese Mittelung bei der Berechnung von Spitzenwerten und damit der Überschreitungsfrequenz festgelegter Grenzwerte (z.B. Feinstaub) aus.

Darüberhinaus sind die Verkehrsprognosen aus der Verkehrsuntersuchung falsch. Dies lässt sich insbesondere aus dem prognostizierten Lkw-Verkehr ableiten, der im Planfall C1 in der Summe beider Neckarbrücken um 10% geringer sein soll als im Nullfall. Damit sind auch die berechneten Lärmwerte falsch, da insbesondere der Lkw-Verkehr einen hohen Anteil an der Lärmbelastung hat.

L1197 Neckarquerung -Schalltechnische Untersuchung- Seite 5

A.3.5 Längsneigung

Bei einer Längsneigung von $s > 5\%$ wird nach RLS-90 ein Steigungszuschlag berücksichtigt. Im Zuge der Neubaustrecke der L 1197 befinden sich keine Streckenabschnitte mit einer Steigung von über 5 %.

Für die L 1144 wird westlich der Cannstatter Straße ein Steigungszuschlag berücksichtigt.

Die Steigung der L1144 von 6,5 % wird zwar verbal beschrieben, eine Berechnung des Steigungszuschlages hat aber offensichtlich nicht stattgefunden. Für die L1144 Westtangente Aldingen wird in der Unterlage 11.1.a, Anlage 7.3 – Berechnungsprofile – Einzelblätter, die Steigung mit 0,0 % angegeben. Bei einer Steigung von 6,5 % ist nach der 16. BImSchV ein Korrekturwert in dB(A) von ca. 1 dB(A) zu berücksichtigen.

L1197 Neckarquerung -Schalltechnische Untersuchung- Seite 5

A.3.6 Berechnung der Emissionspegel

Da mit zunehmenden Abstand von einer Schallquelle der Schalldruckpegel abnimmt, muss bei der Berechnung der Immissionspegel auch die tatsächliche Entfernung (im Bereich der L1144 <25 m) zur Fahrstreifenachse einfließen. (s.o.)

Bestimmung der Beurteilungspegel gem. 16. BImSchV:

Die Immissionsgrenzwerte nach Abbildung 3 sind anzuwenden für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen.

Die Änderung ist wesentlich, wenn eine Straße (ein Schienenweg) um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen (Gleise) erweitert wird.

— **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 Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird, oder**

— *der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.*

Die Planung versucht im weiteren Verlauf zu differenzieren zwischen Baubereich, der nach ihrer Definition als wesentliche Änderung anerkannt wird und „Nicht Baubereich“, bei dem es letztendlich nur um eine Beurteilung der aus dem Baubereich ausstrahlenden Geräuschemissionen geht.

Das ist eine fehlerhafte Beurteilung der Maßnahme.

Da der aus der Umbaumaßnahme resultierende Verkehr auch 5 Meter nach der Ausbaustrecke noch wirkt, muss bei der Berechnung der Immissionspegel die gesamte Strecke der L1144 zwischen Cannstatter und Berliner Straße in Aldingen sowie beispielsweise auch die Aldinger Straße bei der Beurteilung als wesentliche Änderung betrachtet werden.

Die 16. BImSchV kennt auch keine Differenzierung, wonach eine Differenzenbetrachtung Planfall zu Prognosefall im Jahre 2020 zu berücksichtigen wäre.

***Die Änderung ist wesentlich**, wenn eine Straße (ein Schienenweg) um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen (Gleise) erweitert wird.*

— **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 Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.**

Heißt nichts anderes, als dass die Pegeldifferenz Planfall zum „Istfall“ zu berücksichtigen ist.

Kennzeichnend für einen erheblichen baulichen Eingriff sind Maßnahmen, die in nicht geringem Maße in die Substanz der Straße eingreifen, beispielsweise der Bau von Ein- und Ausfädelungsstreifen, Zusatz- und Mehrzweckfahrstreifen, Fahrbahnverlegungen oder deutliche Veränderungen der Höhenlage einer Straße (z.B. kreuzungsfreier Umbau) usw.

Diese zusätzliche Bemerkung ist lediglich eine eigene Definition des Gutachters und nicht aus der 16. BImSchV entnommen.

....

*Im weiteren Verlauf der L 1100 Richtung Norden zwischen dem Stadtbahn-Haltepunkt und dem Knotenpunkt mit der L 1144 sind keine baulichen Maßnahmen vorgesehen. Da sich in diesem Streckenabschnitt jedoch die zusätzlichen Verkehrsströme aus der Neckarquerung unmittelbar auswirken (Verbindung bis zum nächsten Netzknoten), wird dieser Bereich als **erheblicher baulicher Eingriff** betrachtet.*

*Der Nachweis der wesentlichen Änderung ist dann bei Überschreitung der Grenzwerte durch die Erfüllung weiterer Kriterien wie z.B. die **Erhöhung um 3 dB(A)** gegenüber dem Prognose-Nullfall, zu erbringen.*

*Die L 1144 Richtung Kornwestheim wird zwischen dem Beginn der Baustrecke (ca. 160 m westlich der Einmündung Cannstatter Straße) und dem Knotenpunkt mit der L 1100 umgebaut. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit werden in beiden Fahrrichtungen zusätzliche Fahrstreifen angelegt. Da diese zumindest im Streckenabschnitt zwischen der Cannstatter Straße und der L 1100 als durchgehende Fahrstreifen zwischen zwei Knotenpunkten angesehen werden können, erfolgt auch für den gesamten Streckenabschnitt der L 1144 eine Beurteilung als **wesentliche Änderung**, d.h. die Überprüfung der **Grenzwertüberschreitung** ohne weitere Anforderungen.*

Laut Erläuterungsbericht ist, da hier nicht eindeutig angegeben, zu vermuten, dass hierbei lediglich der Streckenabschnitt innerhalb des Baubereiches gemeint ist.

Der Erläuterungsbericht schreibt hierzu:

L1197 Neckarquerung -Erläuterungsbericht- Seite 40

5.1 Lärmschutzmaßnahmen

....

*Die L 1144 Richtung Kornwestheim wird zwischen dem Beginn der Baustrecke (ca. 160 m westlich der Einmündung der Cannstatter Straße) und dem Knotenpunkt mit der L 1100 umgebaut. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit werden in beiden Fahrrichtungen zusätzliche Fahrstreifen angelegt. **Dieser Streckenabschnitt wird als wesentliche Änderung beurteilt.***

....

Der Bereich der Westtangente, entlang des Wohngebietes Aldingen ist genau so zu betrachten, mindestens jedoch als erheblicher baulicher Eingriff. Dies gilt für den gesamten weiteren Streckenzug, auf dem durch die Maßnahme höhere Verkehrsmengen erzeugt werden.

L1197 Neckarquerung -Erläuterungsbericht- Seite 3

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

....

Um die im Bereich Aldingen prognostizierten Verkehrsmengen über den bestehenden Knotenpunkt L 1144 / L 1100, südlich von Aldingen (Westtangente Aldingen), abwickeln zu können, wird die L 1144 auf einer Länge von rund 270 m für weitere Fahrspuren aufgeweitet und umgestaltet.

....

Kennzeichnend für einen "erheblichen baulichen Eingriff" sind solche Maßnahmen, die in die bauliche Substanz und in die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingreifen. **Der Eingriff muß auf eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Straße abzielen** (BVerwG, Urteil vom 9.2.1995 - 4 C 26.93 - NVwZ 1995, 907).

Auch im gesamten Streckenabschnitt der L1144 zwischen Cannstatter und Berliner Straße, ja sogar bis zur B27 im Westen muss somit gelten:

L1197 Neckarquerung -Schalltechnische Untersuchung- Seite 8

....
*Da sich in diesem Streckenabschnitt jedoch die zusätzlichen Verkehrsströme aus der Neckarquerung unmittelbar auswirken (Verbindung bis zum nächsten Netzknoten), wird dieser Bereich als **erheblicher baulicher Eingriff** betrachtet.
Der Nachweis der wesentlichen Änderung ist dann bei Überschreitung der Grenzwerte durch die Erfüllung weiterer Kriterien wie z.B. die **Erhöhung um 3 dB(A)** gegenüber dem Prognose-Nullfall, zu erbringen....*

Es sei in diesem Zusammenhang schon darauf hingewiesen, dass nicht Bezug auf den Prognosenullfall genommen werden kann, sondern dass nach **VLärmSchR 97** der bisher vorhandene Beurteilungspegel maßgebend ist.

Hier heißt es unter „Bau und wesentliche Änderung“ - 10.1, (2):

- ein erheblicher baulicher Eingriff, wenn durch ihn **der bisher vorhandene Beurteilungspegel** (vgl. 10.6) am jeweiligen Immissionsort (vgl. Nr. 10.7)

* um mindestens 3 dB (A) erhöht wird (§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 Alternative 1 der 16. BImSchV);

* auf mindestens 70 dB (A)/tags oder mindestens 60 dB (A)/nachts erhöht wird (§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 Alternative 2 der 16. BImSchV);

L1197 Neckarquerung -Schalltechnische Untersuchung- Seite 9

A.5 Immissionsorte und Immissionspegel

Die bestehenden aktiven Lärmschutzeinrichtungen entlang der L 1144 Westtangente Aldingen und der L 1100 Richtung Remseck werden bei der Berechnung der Beurteilungspegel berücksichtigt („Lärmschutz Nullvariante“).

Es ist nicht nachvollziehbar, wie diese Lärmschutzeinrichtungen in die berechnungen einbezogen wurden.

L1197 Neckarquerung -Schalltechnische Untersuchung- Seite 11

.....
Im Rahmen einer Teilpegelbetrachtung (s. Anlage 1.11 f) wird außerdem nachgewiesen, dass die Bebauung in Aldingen hauptsächlich durch die L 1144 und die L 1100, nicht aber durch die neue Neckarbrücke belastet wird und somit weiterführende Lärmschutzmaßnahmen auf der Brücke nicht erforderlich sind.

...
Weiterhin fließen bei der Berechnung der Immissionspegel nach RLS-90 Entfernungseinflüsse, Bodendämpfung, Luftdämpfung, Abschirmungen und Reflexionen ein. Pegelminderungen durch Bewuchs werden im Allgemeinen vernachlässigt.

Es ist aus dem Gutachten nicht nachvollziehbar, wie diese Parameter berücksichtigt wurden. Korrekturwerte für Steigung und Entfernung zu LSA wurden nicht berücksichtigt!

A.6 Beurteilung der Schutzwürdigkeit

...
So werden z.B. nur Räume geschützt, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind (Wohnräume, Schlafräume, Büros, Handwerksräume ohne Eigenlärm usw.)

Geschützt ist nicht nur der Innenwohnbereich, sondern auch der Außenwohnbereich (wie Balkone, Terrassen), der wegen seiner Bestimmung zu Wohnzwecken gleichermaßen schutzwürdig ist. (vgl. 16. BImVSch, §2 – Immissionsgrenzwerte)

A.7.1 Ergebnisse Planfall „Nullvariante“

Die Berechnung der „Nullvariante“ unter Berücksichtigung der aktiven bestehenden Lärmschutzeinrichtungen in Aldingen zeigt, dass an nahezu allen Gebäuden im Wohngebiet zumindest in den Obergeschossen zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind (Berechnungspunkte lfd. Nr. 05 - 19).

Ein Bezug zum Prognosenullfall ist nicht von der **VLärmSchR 97** abgedeckt (s.o)

.....
*Bei der Dimensionierung der aktiven Lärmschutzeinrichtungen muss bei der Kostenermittlung berücksichtigt werden, dass eine Erhöhung von bestehenden Lärmschutzwänden aus statischen Gründen im Regelfall nicht möglich ist **und deshalb im betreffenden Abschnitt die gesamte Wand neu errichtet werden muss** (für detaillierte Aussagen sind die einzelnen Wandabschnitte in Abhängigkeit von der statischen Ausnutzung der Trägerquerschnitte, Gründung usw. zu prüfen).*

.....

*Bei der Abwägung der Varianten sind gewisse Obergrenzen für die Wandhöhe zu beachten: Wegen des hohen Grundwasserstandes im Bereich Aldingen ist davon auszugehen, dass Wände mit einer Gesamthöhe von mehr als ca. 5 - 6 m nur mit aufwändigen Sonderlösungen gegründet werden können. **Ab dieser Gesamthöhe lassen sich die Lärmschutzwände im konkreten Fall außerdem nur schwer in das städtebauliche Gesamtbild integrieren.** Da die Wände hochabsorbierend ausgeführt werden müssen (gegenüberliegende Bebauung) ist ein transparentes Material nicht möglich. Es ist deshalb auch mit erheblicher Verschattung der Freiflächen zu rechnen.*

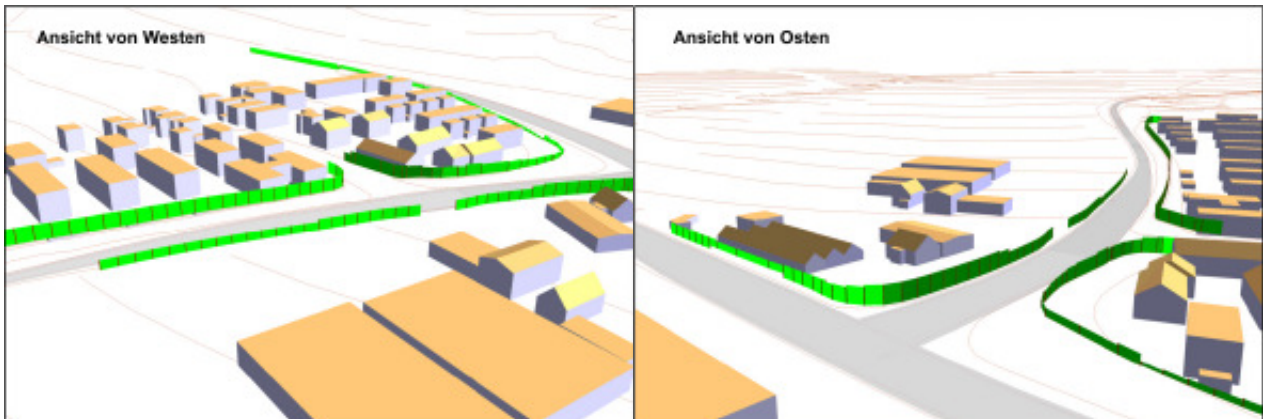
Der Erläuterungsbericht bemerkt hierzu auf Seite 18 im Zusammenhang mit der Bewertung der Billinger-Variante:

Zu 3.1.2 Variante „Billinger“

..
An Schallschutzmaßnahmen sind entlang der L1197 im Bereich des Wohngebietes

Schlossberg in Neckarrens Lärmschutzwände zwischen 5,0 und 10,0 m Höhe erforderlich, um einen Vollschutz zu gewährleisten. Städtebaulich sind solche Wandhöhen (ab 5 m) jedoch nicht vertretbar

...



Ob das Lärmschutzkonzept mit der Variante LS2 städtebaulich vertretbar ist, sollte anhand dieser Bilder bezweifelt werden.

Was für das Wohngebiet am Schlossberg gilt, muss in gleichem Maße auch für Aldingen-Süd gelten. Hinzukommt, dass am Schlossberg wegen der ausgeprägten Topographie auf andere Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Galerie) zurückgegriffen werden könnte.

L1197 Neckarquerung -Schalltechnische Untersuchung- Seite 18

A.7.4 Variantenuntersuchung Abschnitt Ost

Dimensionierung Variante Vollschutz:

....

Zur Einhaltung der Grenzwerte an allen Immissionsorten **sind Wandhöhen von 5,0 m bis 11,0 m ab Walloberkante erforderlich**. Die maximale Höhe wird im Einmündungsbereich der L 1144 mit der Cannstatter Straße vor den Gebäuden Cannstatter Straße 81 und Neckarkanalstraße 301 - 303 erreicht. Die Gesamtlänge der Wand beträgt ca. 186 m, die Gesamtfläche ca. 1.293 m²....

Der Gutachter weist darauf hin, dass Wandhöhen bis zu 11,0 m ab Walloberkante erforderlich wären. Da davon auszugehen ist, dass aufgrund der fehlenden Korrekturwerte für die LSA die tatsächlichen Werte noch höher ausfallen, **muss die Planung weitere lärmkorrigierende aktive Maßnahmen in Erwägung ziehen**.

Hierbei kommt nur noch eine Korrektur durch eine Fahrbahnoberfläche mit offenporigem Asphalt (OPA) in Betracht.

Die RLS 90 lässt den Einsatz für den o.g. Fall zu.

Mit allgemeinem Rundschreiben (ARS) Nr. 14/1991 weist das Bundesministerium für Verkehr darauf hin, dass OPA nur in Ausnahmefällen und örtlich zum Einsatz kommen

darf, wo ohne OPA Einhausungen oder seitliche Schallhindernisse in unvertretbarer Höhe /z.B. Wand über 10 m Höhe) errichtet werden müssten

Dies ist hier der Fall (s, auch Gutachten S.23f) und sollte entsprechend untersucht werden.

L1197 Neckarquerung -Schalltechnische Untersuchung- Seite 21

A.8 Abwägung ...

Abschnitt West (Wohngebiet Aldingen)

Zur Erreichung des „Vollschutzes“ ist eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von insgesamt 5,0 m über best. LS-Wall erforderlich. **Die Maßnahme ist aus städtebaulichen, wirtschaftlichen und konstruktiven Gesichtspunkten realisierbar.**

Auf Seite 15 des gleichen Gutachtens schreibt der Gutachter noch:

*Bei der Abwägung der Varianten sind gewisse Obergrenzen für die Wandhöhe zu beachten: Wegen des hohen Grundwasserstandes im Bereich Aldingen ist davon auszugehen, dass Wände mit einer Gesamthöhe von mehr als ca. 5 - 6 m nur mit aufwändigen Sonderlösungen gegründet werden können. **Ab dieser Gesamthöhe lassen sich die Lärmschutzwände im konkreten Fall außerdem nur schwer in das städtebauliche Gesamtbild integrieren.***

Da die Wand selber auf einem ca. 3 m hohem Wall aufgesetzt wird, ist dies städtebaulich schwerlich zu rechtfertigen. (Siehe o.a. Bilder)

L1197 Neckarquerung -Schalltechnische Untersuchung- Seite 23

....

Unter Berücksichtigung der Verkehrszunahme auf der L 1144 wird eine Verbesserung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen empfohlen.

***Variante 2** stellt hierbei einen sinnvollen Kompromiss zwischen den Kosten, der Wirksamkeit, der städtebaulichen Verträglichkeit und der baulichen Durchführung dar: Bei dieser Variante betragen die Grenzwertüberschreitungen in den ersten Obergeschossen noch maximal 1,4 dB(A) nachts. Dies entspricht einer Verbesserung gegenüber der Nullvariante (bestehender Lärmschutz) um ca. 3,5 dB(A).*

In den Dachgeschossen verbleiben Grenzwertüberschreitungen um bis zu 5,8 dB(A) nachts, allerdings werden auch hier die Pegel gegenüber der Nullvariante um ca. 5,4 dB(A) reduziert.

*Als Ergebnis der Abwägung wird die **Variante 2** den weiteren Untersuchungen zu Grunde gelegt, da sie unter Ausnutzung der oberen Grenzen für übliche Lärmschutzkonstruktionen einen gegenüber der Nullvariante deutlich verbesserten Individualschutz gewährleistet.*

L1197 Neckarquerung -Schalltechnische Untersuchung- Seite 25

A.9 Zusammenfassung der Berechnungen nach 16. BimSchV

Für den Abschnitt östlich der Cannstatter Straße wird nach Abwägung mehrerer Varianten eine Lösung empfohlen, die unter Berücksichtigung von städtebaulichen und konstruktiven Aspekten eine optimale Lösung darstellt.

Es verbleiben zwar an insgesamt 18 Geschossen Grenzwertüberschreitungen von maximal ca. 6 dB(A).

Gegenüber der Nullvariante werden die Beurteilungspegel an diesen Gebäuden jedoch um über 5 dB(A) reduziert.

Wie oben bereits erwähnt, ist zum einen der bisher vorhandene Beurteilungspegel (also der IST-Zustand) maßgebend. Zum anderen fehlen offensichtlich die, die Belastungswerte erhöhenden, Korrekturwerte aufgrund der Entfernung zu beiden LSA.

Beides würde die Abwägung noch schlechter ausfallen lassen.

L1197 Neckarquerung -Schalltechnische Untersuchung- Seite 31

..
Kommunale Planungshoheit.

*Diese ist tangiert, wenn in geplanten und in bestehenden Wohngebieten eine nicht nur unwesentliche Lärmsteigerung, verursacht durch die Planungen, **verbunden mit der erstmaligen oder weitergehenden Überschreitung der einschlägigen Grenzwerte für Mischgebiete** von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts vorliegt.*

Ableitung nicht definiert. 16. BImSCHV?, VLärmSchR 97?

Hierbei wurde auf ein vereinfachtes Berechnungsverfahren für Innenstadtlagen zurückgegriffen, das auf dem Verfahren „Lange Gerade Straße“ basiert, jedoch Reflexionen in bebauten Straßenzügen entsprechend berücksichtigt.

Wieso wurde hier ein vereinfachtes Verfahren durchgeführt? Die Gültigkeit der Berechnung wurde nicht nachgewiesen.

Zusammenfassung:

Es erfolgt keine qualifizierte Auseinandersetzung mit den übrigen Varianten im Sinne eines Variantenvergleiches. Die „schalltechnische Untersuchung“ stellt lediglich die Planvariante „C“ dem prognostizierten Nullfall gegenüber.

Dies verstößt gegen die Planungsgrundsätze der „VLärmSchR 97“

6 - Planungsgrundsatz

Die Vermeidung von Lärm ist bei der Planung im Sinne des für den Immissionsschutz geltenden Vorsorgegrundsatzes (z.B. § 50 BImSchG) zu berücksichtigen.

sowie

7 - Lärmindernde Linienführung

Die Planung für den Neubau einer Straße sowie für die Verlegung einer vorhandenen Straße auf längerer Strecke ist grundsätzlich raumbedeutsam im Sinne des § 50 BImSchG. Hiernach ist eine Linienführung anzustreben, bei der schädliche Umwelteinwirkungen, zum Beispiel Lärm, auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete (z.B. Kurgelände, Gebiete mit Krankenhäusern, Erholungsheimen, Schulen) soweit wie möglich vermieden werden. Schutzbedürftige Gebiete sind nach Möglichkeit weiträumig zu umfahren oder durch andere planerische Maßnahmen zu schützen,

Weiter werden nur noch die schalltechnischen Auswirkungen der unterschiedlichen

Lärmschutzvarianten des Planfalles begutachtet und gegeneinander abgewogen.

Die Berechnungen sind fehlerhaft:

- Die Schallgutachter rechnen im Gegensatz zu den Verkehrsgutachtern mit DTV (alle Tage). D. h. der Sonntag wird in die Mittelung mit einbezogen, was zwangsläufig **geringere Werte in den Lärm- und Schadstoffimmissionsplänen** zur Folge hat.
- Die zugrundeliegenden Verkehrszahlen sind falsch.
- Die Berechnung der Steigung der L1144 von 6,5 % wird zwar verbal beschrieben, findet aber in den Einzelberechnungen nicht statt.
- Die Lichtsignalanlagen wurden bei der Berechnung offensichtlich auch nicht berücksichtigt. An lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen muss ein Zuschlag bis zu 3 dB(A) für die zusätzliche Störwirkung durch Anfahren und Bremsen in die Berechnung einbezogen werden.

Gem. VLärmSchR 97 ist zur Bewertung nicht ein fiktiver Prognose-Nullfall in der Zukunft, sondern der **der bisher vorhandene Beurteilungspegel maßgeblich**.

Weitere lärmkorrigierende aktive Maßnahmen, wie Fahrbahnoberflächen mit offenporigen Asphalt (OPA), wurden trotz erheblicher Grenzwertüberschreitungen nicht in Erwägung gezogen.

Desweiteren führt eine niedrigere Fahrgeschwindigkeit im Straßenverkehr zu geringerer Lärmbelästigung. Auch dies wurde nicht in die Überlegungen zum Lärmschutz mit einbezogen.

Städtebaulich sind geplante Lärmschutzwände von >5m nicht vertretbar.

Das RP hat keine Bilanz der Immissionsbetroffenheit vorgelegt.

Obwohl keine qualifizierte Auseinandersetzung mit den übrigen Varianten im Sinne eines Variantenvergleiches vorliegt, kann man aufgrund der Verkehrsprognose schließen:

Die Antragsvariante C1 belastet das dicht bewohnte Wohngebiet Aldingen-West sowie die Aldinger Straße in Kornwestheim stark und entlastet das dünn besiedelte Wohngebiet am Schlossberg, eine behauptete Entlastung der Ortsdurchfahrten in Remseck findet nicht statt. Im Süden und Westen von Aldingen käme es zu erheblichen Immobilienverlusten, die nirgendwo untersucht, geschweige denn in eine wirtschaftliche Abwägung aufgenommen wurden.

Sowohl die Billinger-Varianten als auch die Variante E/4.3-2 sind auch unter dem Gesichtspunkt des Lärmschutzes wesentlich günstiger als die Antragsvariante C1.