



Gröger Johann; Grimminger Thomas; Niedermeier Rudolf; Mayr Andreas; Dr. Bernhard Vollmer und Reinhold Steck, Mitglied im Vorstand FWE und der Bürgerinitiative für besseren Lärmschutz an der A8 und A7
Elchinger Str. 6a
89275 Elchingen

Bernhard Pohl MdL
Gutenbergstraße 2a
87600 Kaufbeuren

Planfeststellungsverfahren A8 6-streifiger Ausbau AS Ulm-West – AK Ulm/Elchingen

Sehr geehrter Herr Pohl,

zuerst möchten wir uns bei Ihnen im Namen der *Freien Wähler Elchingen* sehr herzlich für Ihren bisherigen Einsatz für eine Verbesserung der Lärmschutzmaßnahmen in diesem Autobahnabschnitt bedanken.

Nach unserem aktuellen Informationsstand müssen wir leider davon ausgehen, dass unsere Bemühungen für eine Verbesserung des Lärmschutzes für die Gemeinde Elchingen ohne Erfolg sind. Die Autobahndirektion wird die vorgestellte Planfeststellung ohne zusätzliche Maßnahmen umsetzen.

Unsere Argumente, dass

1. die zu erwartenden Lärmwerte deutlich höher sein werden als die berechneten Lärmwerte des Immissionsgutachtens,
2. die zulässigen Grenzwerte nach heutigem Stand der Erkenntnisse viel zu hoch sind,
3. in eine gesamtheitliche Betrachtung auch die Lärmimmission der A7, der Umgehungsstraße und der Bahnstrecke mit einzubeziehen ist,

werden von der Autobahndirektion ignoriert bzw. als nicht begründet abgelehnt.

Jedoch sind unsere Argumente begründet wie folgt:

Drucksache 274/1/20 des Bundesrates vom 22.06.2020:

Der federführende Verkehrsausschuss (Vk), der Gesundheitsausschuss (G), der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (U) und der Ausschuss für Städtebau, Wohnungswesen und Raumordnung (Wo) empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) zuzustimmen:

1. Herabsetzung der Grenzwerte bei „Wesentliche Änderung“ von 70 dB/A auf **65dB/A bei Tag** und von 60 dB/A auf **55 dB/A bei Nacht**.
2. Herabsetzung der Grenzwerte in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten von 59 dB/A auf **57 dB/A bei Tag** und von 49 dB/A auf **47 dB/A bei Nacht**.
3. Herabsetzung der Grenzwerte in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten von 64 dB/A auf **59 dB/A bei Tag** und von 54 dB/A auf **49 dB/A bei Nacht**.
4. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, Regelungen für einen verkehrslärm-übergreifenden Lärmschutz zu treffen. Zumindest sollte bei der Ermittlung der Geräuschbelastung in dem zu

betrachtenden Straßenabschnitt oder Schienenweg die **Vorbelastung durch die Geräusche anderer Straßen oder Schienenwege berücksichtigt werden.**

Drucksache 19/ 18471 des Bundestages vom 08.04.2020

Der Beurteilungspegel für Straßen ist nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen -Ausgabe 2019 -RLS-19 (VkB1. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698) zu berechnen.

Wie bei Punkt 1.4 Vergleichsrechnung zu entnehmen werden sich bei der Berechnung der Immissionswerte folgende wesentlichen Änderungen ergeben:

1. Bei Bundesautobahnen zeigt der Vergleich, dass das aktualisierte Berechnungsverfahren nach den RLS-19 Immissionswerte ausgibt, die um durchschnittlich rund 2 dB(A) höher liegen als beim bisherigen Verfahren nach den RLS-90.
2. Für Bundesstraßen außerorts werden mit den RLS-19 um voraussichtlich etwa 1 dB(A) höhere Immissionswerte als mit den RLS-90 berechnet.
3. Bei Landes- und Kreisstraßen außerorts ist durch die Anwendung des Berechnungsverfahrens nach den RLS-19 mit um fast 3 dB(A) höheren Immissionspegeln zu rechnen.
4. Für Kommunalstraßen innerorts werden dagegen mit den RLS-19 um ca. 2 dB(A) geringere Immissionswerte als mit den RLS-90 berechnet.

Die überwiegenden Änderungen in den RLS-19 gegenüber den RLS-90 betreffen den Emissionsteil. Die erfolgten Anpassungen der Emissionsannahmen beinhalten u.a. die in den zurückliegenden Jahrzehnten vollzogenen Änderungen bei den Personenkraftwagen (z. B. leistungsstärkere Motoren, höhere Fahrzeuggewichte, breitere Reifen, Niederquerschnittreifen), die sich deutlich auf die Fahrzeugemissionen auswirken. Bei höheren Fahrgeschwindigkeiten dominiert das Reifen-Fahrbahn-Geräusch (Rollgeräusch). In diesem maßgebenden Geschwindigkeitsbereich spielen aerodynamische Einflüsse und die Antriebsgeräusche bei der Fahrzeug-Gesamtemission hingegen nur eine untergeordnete Rolle. Der seit der Einführung der RLS-90 festzustellende Anstieg des Rollgeräusches verursacht durch z. B. breiter dimensionierter Reifen bleibt im bisherigen Berechnungsverfahren unberücksichtigt. Den daraus resultierenden höheren Emissionen trägt das überarbeitete Verfahren der RLS-19 für alle relevanten Geschwindigkeitsbereiche Rechnung, indem aktuelle Emissionskurven zu Grunde gelegt sind.

Die mit den RLS-19 bei Bundesautobahnen, Bundes-/ Landes- und Kreisstraßen außerorts ermittelten höheren Pegel sind damit zu begründen, dass die Grundemissionen bei höheren Fahrgeschwindigkeiten angestiegen sind und resultiert zudem daraus, dass zu Gunsten der Lärmbetroffenen für Lkw auf Autobahnen abweichend von den zulässigen Geschwindigkeiten nach der StVO zusätzlich die Geschwindigkeit von 90 km/h statt 80 km/h angenommen wird. Wer auf der Autobahn hinter einem LKW gefahren ist, kann das bestätigen: fast alle fahren 90 km/h. Bei konstant gehaltenem Schutzniveau werden damit zusätzliche aktive und passive Schutzmaßnahmen für schnell befahrene Straßen erforderlich, während innerorts Schutzmaßnahmen in etwas geringerem Umfang als bislang vorzusehen sind. Dies lässt sich damit begründen, dass nun ebenfalls die lärmindernden Eigenschaften von Fahrbahnbelägen bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h angesetzt werden können.

Für Elchingen bedeutet das:

Bereits bei den im Lärmgutachten verwendeten „alten Grenzwerten und Berechnungsverfahren“ ist für mehrere Häuser in Elchingen zusätzlicher „passiver Lärmschutz“ notwendig, d.h. die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nicht ausreichend.

Ein Großteil der Bürger bekommen daher bei einem zusätzlichen Schutzbedarf von bis zu 7 dB/A nicht den von den Fachgremien als notwendig erachteten Lärmschutz!

Zusätzlich zur reinen Datenlage muss die besondere Lage der Gemeinde Elchingen verkehrstechnisch gesamtheitlich betrachtet werden:

1. Die Gemeinde wird durch 2 Autobahnen mit Autobahnkreuz fast vollständig umschlungen. Bei allen Windrichtungen wird deshalb der Schall in Richtung Elchingen, insbesondere Unterelchingen getragen. Deshalb ist bereits jetzt **an der A7 ein Lärmschutz** vor zu sehen.
2. Die räumliche Ausdehnung der Fahrbahnen im Bereich des Autobahnkreuzes ist groß. Der bislang geplante Erdwall am äußersten Rand kann die Lärmimmissionen der weit entfernten Fahrbahnen nicht wirksam vermindern. Deshalb sind **zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen an den einzelnen Fahrbahnen** notwendig. Dies wäre ohne zusätzlichen Flächenbedarf möglich.
3. Die Abbiegespur Kempten Richtung Stuttgart ist als „Überflieger“ ausgeführt. Das dadurch bedingte lange Brückenbauwerk ist so hoch wie der Lärmschutzwall. Der **Lärmschutz** muss deshalb **direkt am Überflieger** installiert werden.
4. Zusätzliche Lärmbelastung durch große PWC-Anlage. **Eine Verlagerung wäre möglich.**
5. Zusätzliche **Verkehrsbelastung durch Pendlerverkehr auf Kreisstraße St 2021** in Richtung Ulm/Neu-Ulm.
6. Die Stadt Ulm leitet den Zubringerverkehr des großen Industriegebietes Donautal, verstärkt auf den bayrischen Teil der B10 als Zubringer der A7. Maßnahmen dazu sind Rückbau der innerörtlichen Straßen und Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeiten auf den Bundesstraßen in Richtung Dornstadt und Langenau. Begünstigt werden diese Maßnahmen noch durch den 4-streifigen Ausbau der B10 in Richtung A7. Dieses dadurch generierte **zusätzliche hohe Verkehrsaufkommen** wird entweder auf **der A7 oder auf der Kreisstraße St 2021** in Richtung Elchingen geführt, was wieder eine zusätzliche Belastung für Elchingen darstellt. Daher wird der **Lärmschutz A7** umso wichtiger.
7. Die Kreisstraße wurde im Bereich Unterelchingen als schnelle Umfahrung des Autobahnkreuzes bei Stau und Notfällen konzipiert. Sie führt in großer Höhe über die Bahnlinie. Die dadurch bedingte hohe Lärmbelastung für Unterelchingen wurde in den 70er Jahren leider noch nicht beachtet.
8. Die Zugfrequenz auf der Brenzbahn Ulm-Aalen wurde massiv erhöht und bringt zusätzliche Lärmimmissionen. Insbesondere für Unter- und Oberelchingen, da hier viele Züge ohne Halt mit hoher Geschwindigkeit durchfahren. Auch diese müssen, wie oben erwähnt, in die Gesamtsituation mit einbezogen werden.

Sehr geehrter Herr Pohl, Lärm macht krank.

Zusammenfassend betrachtet werden die Bürger von Elchingen nicht den Lärmschutz bekommen, der von Fachgremien und der WHO gefordert wird.

Es darf nicht sein, dass wir unsere Städte verkehrsberuhigen, den Verkehr auf die umliegenden Gemeinden umleiten und dann **aus offensichtlich wirtschaftlichen Gründen** den Bürgern dieser Gemeinden **den notwendigen Schutz für ihre Gesundheit verweigern.**

Ausgehend von veralteten Daten werden mit nachgewiesen zu hohen Grenzwerten viel zu schwache Lärmschutzmaßnahmen ergriffen. Und dass nur, weil die neuen Daten erst in der nächsten Zeit umgesetzt werden sollen. Wenn der Bau beginnt sind die Grundlagen schon überaltert. Die Erinnerungen an den Bau des Berliner Flughafens werden wach....

Wir bitten Sie deshalb nochmals um weiteres Engagement für unsere Gemeinde. Bitte prüfen Sie welche weiteren Möglichkeiten noch gegeben sind. Es würde uns freuen, wenn Sie hierzu auch ihre Kollegen aus dem Landtag insbesondere unseren Staatsminister für Wirtschaft, Herrn Hubert

Aiwanger, unseren Staatsminister für Umwelt und Verbraucherschutz Herrn Thorsten Glauber und Herrn Manfred Eibl, stellvertretender Vorsitzender des Verkehrsausschusses, mit einbeziehen könnten. Es würde uns freuen, wenn wir von weiteren Politikern zusätzliche Unterstützung bzw. nützliche Hinweise bekommen würden. Gerne stehen wir auch für Besprechungstermine bzw. persönliche Gespräche zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Reinhold Steck
Johann Gröger
Thomas Grimminger
Rudolf Niedermeier
Andreas Mayr
Dr. Bernhard Vollmer