

29.04.2019  
AZ 651.22  
Stefan Adam

## **Mitteilungen, Sonstiges Lärmschutz Bundesstraße 27**

### **I. Beschlussvorschlag**

Kenntnisnahme

### **II. Begründung**

Die Bemühungen der Gemeinde Pliezhausen um einen wirksamen Schutz der Bevölkerung von Gniebel und Rübgarten vor dem Verkehrslärm der Bundesstraße 27 (B 27) reichen zurück bis in das sehr frühe Stadium der Realisierung des Bauabschnitts Aich-Kirchentellinsfurt. Die B 27 ist für die Gesamtgemeinde Pliezhausen seit ihrem Bau gewissermaßen Fluch und Segen zugleich; Fluch im Hinblick auf die Zerschneidung und Beeinträchtigung einer hochwertigen Landschaft sowie insbesondere den dauerhaften Verlust der früheren Wohnruhe, Segen im Hinblick auf die Verkehrsgunst der Lage der Gemeinde, die ihre Entwicklung mit befördert hat. Fortlaufend findet das Thema Lärmschutz in der politischen Diskussion und den Sitzungen der einzelnen Gremien sowie der Arbeit der Verwaltung seinen Niederschlag. Aktuell hat sich nun in Rübgarten und Gniebel eine Bürgerinitiative „Lärmschutz BIL Gniebel und Rübgarten für Lärmschutz an der B 27“ gegründet und mit der Verwaltung bereits das Gespräch gesucht. In diesem Zusammenhang möchte die Verwaltung die Ortschaftsräte Gniebel und Rübgarten sowie den Gemeinderat nochmals aktuell und umfassend informieren.

#### **1. Historie**

Die Vorplanungen für den Bauabschnitt Aich-Kirchentellinsfurt der B 27 reichen zurück bis in die 1950er-Jahre. Auf Tübinger Seite wurde das Planfeststellungsverfahren 1969 eingeleitet, der Planfeststellungsbeschluss erfolgte im Mai 1971 und das Verfahren wurde 1974 mit einer Klagerücknahme der Stadt Tübingen rechtskräftig abgeschlossen. Seinerzeit waren außer einer Aufforstung zum Lärmschutz im Bereich zwischen der damaligen L 373 (heute K 6764) und dem Häringswiesenbach (die wohl kaum mehr als psychologische Wirkung gehabt hätte) zunächst keine weitergehenden Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Die Gemeinde Pliezhausen hatte, da das Planfeststellungsverfahren vor den Eingemeindungen Gniebels und Rübgartens im Rahmen der

Gemeindegebietsreform durchgeführt wurde, im Verfahren keine entsprechenden Einlassungen abgeben können. Bereits 1976 hat die Gemeinde daher in Person des damaligen Bürgermeisters, Herrn Otwin Brucker, die Initiative ergriffen und Lärmschutzmaßnahmen eingefordert, die den Verkehrslärm auf das unvermeidbare Maß reduzieren sollten, sobald Klarheit über die tatsächliche Realisierung des Straßenbauvorhabens bestand. Bereits seinerzeit wurde seitens der Gemeinde dabei das berechnete Interesse der Einwohnerschaft in Gniebel und Rübgarten an der Erhaltung einer gesunden Wohnumwelt und damit an einem angemessenen Lärmschutz vorrangig vor juristischen Überlegungen gesehen, ob nun nach der seinerzeitigen Rechtslage Lärmschutzmaßnahmen verlangt werden konnten oder nicht. Trotz des bereits abgeschlossenen Planfeststellungsverfahrens konnte aufgrund der hartnäckigen Bemühungen von Herrn Bürgermeister Brucker in zähen Verhandlungen seinerzeit erreicht werden, dass sich die Straßenbauverwaltung ohne rechtliche Verpflichtung bereit erklärte, durch „Seitenablagerungen überschüssigen Erdmaterials“ Lärmschutzwälle zu bilden und punktuell Lärmschutzwände vorzusehen. In Folgeverhandlungen konnten weitere Verbesserungen (vor allem hinsichtlich der einzelnen Höhen) erreicht werden. Das für die Lärmschutzmaßnahmen notwendige Planfeststellungsverfahren wurde anschließend durchgeführt. Die Gemeinde hat zur Realisierung der Maßnahmen teilweise auch mit der vergünstigten Zurverfügungstellung notwendiger Flächen beigetragen und die Bemühungen der Straßenbauverwaltung dankbar anerkannt.

Seit der Verkehrsfreigabe des neuen Abschnitts der B 27 im Herbst 1984 beschäftigt die Verbesserung des Lärmschutzes die Gemeinde Pliezhäuser kontinuierlich, einerseits aufgrund teilweise noch bestehender Lücken in den baulichen Lärmschutzanlagen, andererseits aufgrund der seit der Verkehrsfreigabe stark gestiegenen Verkehrszahlen (täglich befahren nach der letzten amtlichen Zählung 2017 mittlerweile etwa 50.000 Fahrzeuge bei einem Schwerverkehrsanteil von 4,5 % die B 27 auf Höhe Rübgartens) und der stellenweise abgesenkten Lärmschutzwälle. So wurde beispielsweise bereits im November 1984 im Pliezhäuser Gemeinderat die Notwendigkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der seinerzeit noch unbeschränkten Bundesfernstraße diskutiert. Festzustellen war bereits seinerzeit und auch später immer wieder, dass sich die Belastungen in sehr viel erheblicherem Maße darstellten, als dies im Vorfeld vielleicht erwartet worden war. Seither ist umso mehr Leitlinie und Maßstab des Handelns der Gemeinde das Bemühen um eine stetige Verbesserung der Situation für die lärmgeplagte Einwohnerschaft in den beiden Ortsteilen Gniebel und Rübgarten. Die Gemeinde wird dabei nicht müde, fortlaufend und bei jeder Gelegenheit gewissermaßen gebetsmühlenhaft auf die Probleme hinzuweisen und deren Behebung zu fordern, dies schriftlich wie mündlich und an alle möglichen zuständigen Behörden sowie Personen des politischen Lebens gerichtet.

1997/1998 hat die Straßenbauverwaltung Verbesserungsmaßnahmen an den Lärmschutzzeineinrichtungen, z.B. im Bereich einzelner Setzungen durchgeführt. Die Gemeinde hat sich in diesem Zusammenhang mit dem Lückenschluss des Lärmschutzwalls im Bereich der Unterführung der damaligen L 373 Richtung Gniebel an der Verbesserung der Situation beteiligt. 2007 wurden im Auftrag der Gemeinde umfangreiche Verbesserungsmaßnahmen für einen zeitgemäßen baulichen Lärmschutz untersucht, die damalige Kostenschätzung zeigte dabei einen Investitionsbedarf in Höhe von ca. 1,3 Mio. € auf, was jedoch aufgrund mangelnder rechtlicher Verpflichtung der Straßenbauverwaltung erneut ergebnislos blieb. Die Gemeinde hat infolgedessen ein Förderprogramm für Lärmschutzfenster aufgelegt.

## **2. Aktueller Sachstand / jüngste Entwicklungen**

Seit der Diskussion um den Bundesverkehrswegeplan 2030 und der Eröffnung des Scheibengipfeltunnels ist die Ortsumgehung Reutlingens im Zuge der B 464 (besser bekannt als „Dietwegtrasse“) wieder in aller Munde. Die Verwaltung hat bereits die Entwurfserarbeitung des Bundesverkehrswegeplans dazu genutzt, gegenüber dem Bundesverkehrsministerium ihre Befürchtungen hinsichtlich einer weiteren erheblichen Zunahme des Verkehrs auf der B 27 und der Lärmimmissionen in Gniebel und Rübgarten durch diesen Lückenschluss zwischen Scheibengipfeltunnel und der B 464 und infolge der B 27 nach Stuttgart zum Ausdruck zu bringen und neuerlich auf die frühzeitige Realisierung wirksamer Verbesserungen der Lärmschutzmaßnahmen für Gniebel und Rübgarten zu drängen. Auch gegenüber dem Regierungspräsidium als zuständiger Planungsbehörde sowie öffentlich hat die Verwaltung mehrfach bekundet, dass im Zuge der Planungen diese Thematik streng beachtet werden müsse. Die Verwaltung ist dabei der festen Überzeugung, dass zwischen der Realisierung der Ortsumgehung Reutlingens im Zuge der B 464 und der wirksamen Verbesserung des Lärmschutzes für Gniebel und Rübgarten ein strenges Junktim herzustellen ist. Sie wird diesen Standpunkt auch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hartnäckig vertreten und den Planungsprozess -erforderlichenfalls auch unter juristischen Gesichtspunkten- genau beobachten. Einig weiß sich die Gemeinde in ihren diesbezüglichen Bemühungen mit der Gemeinde Walddorfhäslach sowie dem Landratsamt Reutlingen.

Im Jahr 2017 hat die Gemeinde auf eigene Kosten gutachterlich mögliche Maßnahmen untersuchen lassen und beim Regierungspräsidium beantragt. Leider auch in diesem Falle erfolglos, da die maßgeblichen straßenverkehrsrechtlichen bzw. straßenbaulichen Richt-, Grenz- und Auslösewerte nicht erreicht werden. Hinsichtlich der Ortsumfahrung Reutlingens im Zuge der B 464 wurde auf das anstehende Planfeststellungsverfahren verwiesen. Daraufhin hat die Verwaltung sich im Jahr 2018 erneut an Landesverkehrsminister Hermann gewandt, welcher das Regierungspräsidium nochmals die Thematik hat überprüfen lassen, mit gleichem fruchtlosen Ergebnis. Sowohl schriftlich als auch persönlich im Rahmen der Sommertour des Herrn Ministers hat die Verwaltung sodann intensiv darum gebeten, sich politisch um eine Änderung, sprich Reduzierung der maßgeblichen Werte zu bemühen, da es der vom Lärm betroffenen Bürgerschaft nicht zu vermitteln ist, dass Maßnahmen trotz unbestritten hoher Belastung aufgrund rechtlicher Gegebenheiten (die bei entsprechendem politischen Willen geändert werden könnten) nicht umgesetzt

werden können, obwohl teilweise die vorgegebenen Werte nur sehr knapp unterschritten werden. Dies frustriert umso mehr, als dass es nach der festen Überzeugung der Verwaltung nicht angehen kann, dass es erst noch lauter werden müsste, damit es leiser werden kann und dies vor dem Hintergrund der allortorts zu vernehmenden Feststellung, dass Lärm krank mache. Damit diese Aussage, die z.B. das Landesverkehrsministerium unter der vorigen grün-roten Landesregierung beinahe wie eine Monstranz vor sich hergetragen hat, nicht zur Plattitüde verkommt, wäre dringendes Handeln auf politischer Ebene geboten. Die Verwaltung hat dabei Herrn Minister Hermann auch eingeladen, sich einen persönlichen Eindruck von der Situation in den betroffenen Wohngebieten zu verschaffen, dieser Termin kam indes bisher leider nicht zustande. Die Einladung wird jedoch selbstredend aufrechterhalten.

Im Jahr 2018 hat die Gemeinde in der im September verabschiedeten 2. Stufe des Lärmaktionsplans erneut das Festhalten an der Zielsetzung, Verbesserungen sowohl in verkehrsrechtlicher als auch baulicher Hinsicht zu bekommen, formuliert. Im Februar 2019 hat ein gemeinsames Gespräch bei Herrn Landrat Reumann unter Beteiligung der Gemeinden Pliezhausen und Walddorfhäslach stattgefunden, bei dem Herr Landrat Reumann seine volle Unterstützung bei dem wichtigen Anliegen des Lärmschutzes zugesagt hat, für die die Gemeinde Pliezhausen sehr dankbar ist. Dabei ging es auch um Verbesserungen der ÖPNV-Anbindung des Unteramts an Stuttgart, da dieses von der geplanten Regionalstadtbahn keinen unmittelbaren Nutzen haben wird.

Derzeit bereitet die Verwaltung die Fortschreibung des Lärmaktionsplans in dessen dritter Stufe aufgrund der aktualisierten Lärmkartierungen der LUBW vor. In diesem Rahmen wird nochmals umfangreich zu untersuchen sein, welche Maßnahmen möglich und zielführend sind. Trotz der durch das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 17.07.2018 etwas gestärkten Position der Kommunen darf hinsichtlich möglicher Geschwindigkeitsbeschränkungen, die als effektive Lärmschutzmaßnahme einfach, schnell und kostengünstig umsetzbar wären, nicht vorschnell in Euphorie verfallen werden, da im Rahmen der nach wie vor erforderlichen Verhältnismäßigkeitsprüfung verkehrsbeschränkender Maßnahmen auch die nachteiligen Auswirkungen auf den Verkehrsteilnehmer in die Abwägungsentscheidung einzustellen sind. Angesichts von 50.000 Fahrzeugen am Tag und der Länge der betroffenen Streckenabschnitte ist damit zumindest eine gewisse Skepsis hinsichtlich der Erfolgsaussichten der gemeindlichen Bemühungen angebracht, sodass letztendlich unter Umständen nur bauliche Maßnahmen als Möglichkeit übrig bleiben könnten.

Es entspricht daher der festen und vollen Überzeugung der Verwaltung, dass sich Verbesserungen nur aufgrund hartnäckiger und nachhaltiger politischer Bemühungen erreichen lassen werden. Es ist daher auch als positiv zu bewerten, dass die Bürgerschaft vorliegend bei diesem direkt ihre persönlichen Lebensinteressen berührenden Thema die Gemeinde in ihren Bemühungen um eine Verbesserung der bestehenden Situation unterstützt.

Die Verwaltung hat daher am 29.04.2019 ein weiteres Gespräch mit Vertretern der Bürgerinitiative geführt und über den vorstehenden Sachstand informiert. In einem nächsten Schritt wird sie auch an der geplanten Informationsveranstaltung der Bürgerinitiative am 17.05.2019 teilnehmen und dort ebenfalls entsprechend informieren. In einem weiteren Schritt könnte beispielsweise ein gemeinsamer Ortstermin mit Herrn Regierungspräsident Tappeser als Leiter der Behörde, die sowohl als höhere Straßenverkehrsbehörde als auch als Straßenbaubehörde für die B 27 zuständig ist, und Vertretern der Bürgerinitiative sowie den Wahlkreisabgeordneten in Bund und Land ins Auge gefasst werden. Der Verwaltung ist es wichtig, damit in diesem Zusammenhang zu verdeutlichen, dass das Thema auch der Bürgerschaft ein bedeutendes Anliegen ist und nicht nur Gemeinderat und Verwaltung an Verbesserungen interessiert sind.

Abschließend ist zu betonen, dass sich der Bund als zuständiger Straßenbaulastträger erneut seiner Verantwortung bewusst werden muss und seiner Aufgabe, die Bevölkerung wirksam vor Lärm zu schützen, auch im Unteramt zeitgemäß gerecht werden muss. Dabei wäre es politisch aus Sicht der Verwaltung nicht zu vermitteln, nicht zielführende rechtliche Vorgaben weiterhin aufrechtzuerhalten und es den Kommunen getreu dem Motto „Den Letzten beißen die Hunde“ zu überlassen, auf eigene Kosten für Verbesserungen zu sorgen, die klar in die Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers fallen. Die Einwohnerschaft in Gniebel und Rübgarten darf zurecht erwarten, dass der Bund in dieser Hinsicht seiner Verantwortung ihr gegenüber erneut und dauerhaft gerecht wird; dies gilt umso mehr, da sie bereits seit dem Bau dieses Abschnitts der B 27 dauerhaft erhebliche Nachteile im Hinblick auf die Wohnqualität und auch den ungestörten Landschaftsgenuss hinnehmen muss und man seinerzeit in Pliezhausen darum bemüht gewesen ist, dem Staat bei seinen Bemühungen, den notwendigen Verkehrswegeausbau umzusetzen, keine unnötigen Schwierigkeiten zu bereiten. Dies wurde seinerzeit durch die Straßenbauverwaltung auch dadurch honoriert, dass man sich dort sehr partnerschaftlich und lösungsorientiert gezeigt hat. Die damaligen, gemeinsam erzielten Erfolge lassen die Verwaltung hoffen, dass sich erneut im Interesse der Bevölkerung bei der Straßenbauverwaltung und den politisch Verantwortlichen die Erkenntnis durchsetzt, dass manche Probleme sich auf Basis der derzeit gültigen Rechtsvorschriften einfach nicht lösen lassen und man sich dortig intensiv für Veränderungen und Verbesserungen verwenden mag. Dabei bleibt zu hoffen, dass letztendlich diejenigen, die die zwar hartnäckige, aber sachliche Verhandlung suchen genauso viel Gehör finden werden wie diejenigen, die am lautesten schreien und massiv öffentlichen Widerstand leisten.

Abschließend sei noch ein Blick ins europäische Ausland empfohlen; so gibt es beispielsweise in Österreich viele Situationen, in denen bauliche Lärmschutzmaßnahmen -auch in landschaftlich sensiblen Situationen- vorbildlich umgesetzt wurden, sogar in Bereichen, in denen nur wenige Betroffene von diesen profitieren. Umso mehr müsste in dieser Hinsicht in Deutschland ein Umdenken der politisch für dieses Thema Verantwortlichen erfolgen.

gez.  
Stefan Adam