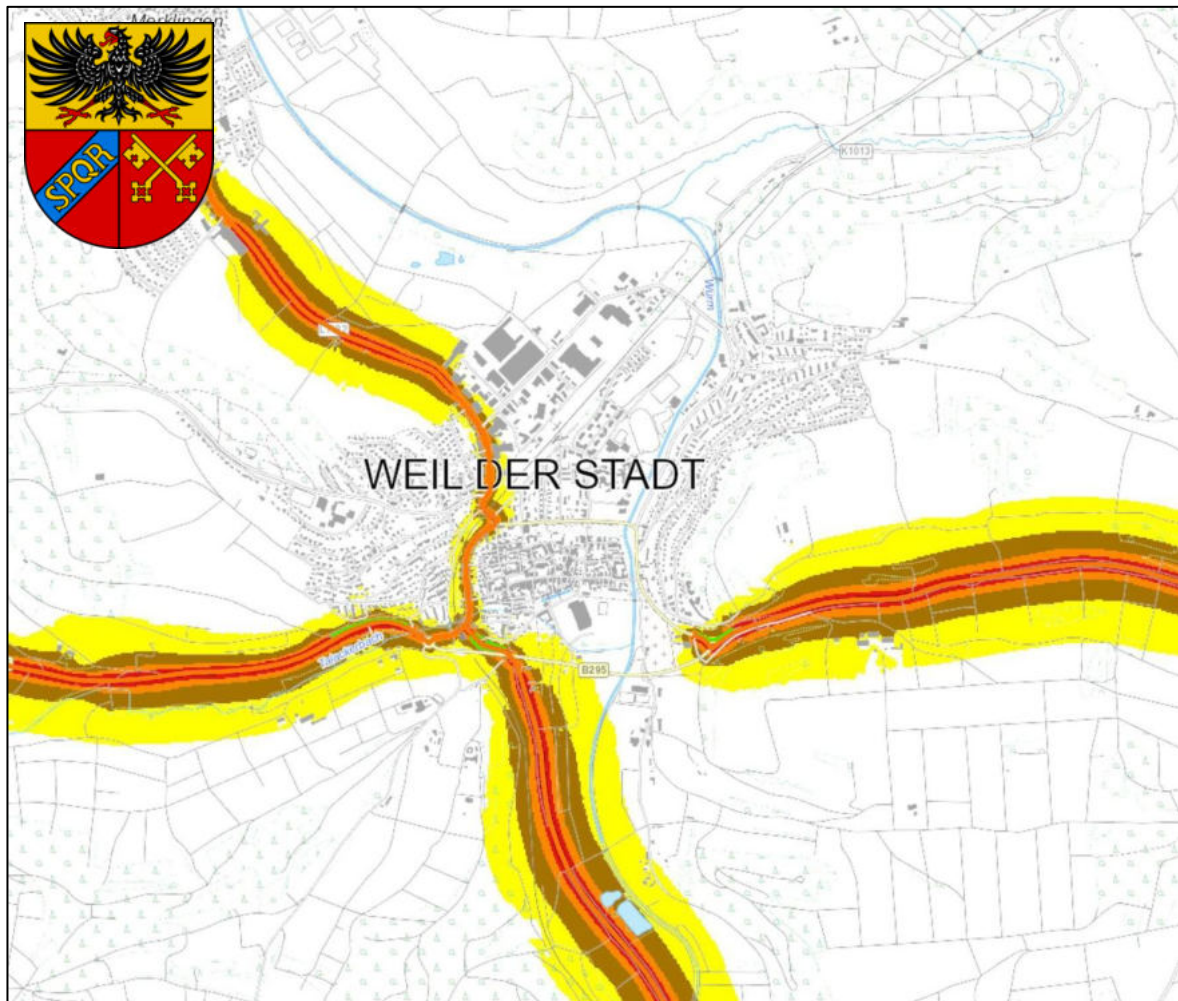
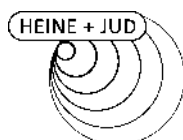


Stadt Weil der Stadt

Lärmaktionsplan



September 2016



INGENIEURBÜRO FÜR UMWELTAKUSTIK

BÜRO FREIBURG

Engelbergerstraße 19
79106 Freiburg i. Br.
Tel: 0761 / 595 796 78
Fax: 0761 / 595 796 79
Email: info@heine-jud.de

BÜRO STUTTGART

Schloßstraße 56
70176 Stuttgart
Tel: 0711 / 218 42 63-0
Fax: 0711 / 218 42 63-9
Messstelle nach
§26 BImSchG für Geräusche

BÜRO DORTMUND

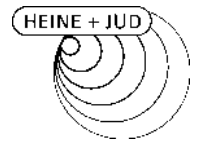
Ruhrallee 9
44139 Dortmund
Tel: 0231 / 139 746 88
Fax: 0231 / 139 746 89



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	1
1.1	Die rechtliche Ausgangslage	1
1.2	Umsetzung in deutsches Recht.....	3
1.3	Planungsziele für Weil der Stadt.....	10
2	Verfahrensübersicht.....	11
2.1	Lärmkartierung	11
2.2	Weitere Verfahrensschritte	11
2.3	Beschreibung des Gemeindegebietes	12
2.4	Beschreibung der Hauptlärmquellen.....	13
3	Bestands- und Konfliktanalyse (Lärmkartierung).....	14
3.1	Allgemeines.....	14
3.2	Ergebnisse der Lärmkartierung.....	14
3.3	Analyse der Lärmkartierung.....	25
3.4	Lärmschwerpunkte	26
3.4.1	Lärmschwerpunkt Straße - Ortsdurchfahrt Weil der Stadt	26
3.4.2	Lärmschwerpunkt Straße - Ortsdurchfahrt Merklingen.....	29
3.4.3	Lärmschwerpunkt Schiene - Bereich Schießrainstraße	32
3.5	Bereits vorhandene Schallschutzmaßnahmen	35
3.5.1	Schallschutzmaßnahmen gegenüber Straßenlärm	35
3.5.2	Schallschutzmaßnahmen gegenüber Schienenlärm	38
3.6	Kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen	38
4	Ermittlung, Bewertung und Auswahl von Maßnahmen	39
4.1	Allgemeines.....	39
4.2	Subjektive Geräuschwahrnehmung.....	42
4.3	Grundsätzlich mögliche Maßnahmen – Straßenverkehr.....	43
4.3.1	Maßnahmen an der Quelle.....	43
4.3.2	Maßnahmen des passiven Schallschutzes.....	55
4.3.3	Sonstige Maßnahmen.....	56
4.4	Grundsätzlich mögliche Maßnahmen – Schienenverkehr.....	58
4.5	Methodik der Maßnahmenauswahl	64
4.6	Maßnahmen zur Lärminderung in Weil der Stadt.....	64
4.6.1	Lärmschwerpunkt Straße - Ortsdurchfahrt Weil der Stadt	65
4.6.2	Lärmschwerpunkt Straße - Ortsdurchfahrt Merklingen.....	67
4.6.3	Lärmschwerpunkte Schiene - Bereich Schießrainstraße	69
4.7	Zusammenfassende Darstellung vorgesehener Maßnahmen.....	70
5	Weiteres Verfahren.....	71
6	Fazit – Ausblick - Chancen und Grenzen eines Lärmaktionsplans	72
7	Anhang	74



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Projektleitung:

Stadt Weil der Stadt

Herr Bürgermeister Thilo Schreiber

Herr Christopher Wetzel

Bearbeitung:

Heine + Jud,
Ingenieurbüro für Umweltakustik,
Freiburg - Stuttgart - Dortmund

Dipl.-Geogr. Axel Jud

M.Eng. Dipl.-Geogr. Karsten Mühmer



1 Einführung

Eine zunehmende Anzahl der Einwohner Deutschlands fühlt sich durch Lärmeinwirkungen stark beeinträchtigt. Lärm mindert das Wohlbefinden von Menschen, drückt Immobilienpreise, reduziert die Einnahmen von Kommunen und verursacht allein in Deutschland jährlich mehrere Milliarden Euro Folgekosten¹.

Ein Instrument, um der Belastung durch Lärm und den damit verbundenen negativen Folgen entgegen zu wirken, ist die Lärmaktionsplanung. Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie gibt es nunmehr ein rechtliches Instrument, die Lärmbelastung zu senken und ruhige Gebiete vor einer künftigen Verlärmung zu schützen. So lassen sich nicht nur Gesundheitsrisiken verringern, die Städte werden durch weniger Lärm auch lebenswerter.

1.1 Die rechtliche Ausgangslage

Mit der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L189/12 vom 18.07.2002) hat die Europäische Union mit der Schaffung rechtlicher Grundlagen für einen europaweiten, umfassenden Lärmschutz begonnen.

Gemäß Art. 1 Abs. 1 der Richtlinie soll mit dieser

„ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Hierzu werden schrittweise die folgenden Maßnahmen durchgeführt:

- a) Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach für die Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden;*
- b) Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen;*
- c) Auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten Annahme von Aktionsplänen durch die Mitgliedstaaten mit dem Ziel, den Umgebungslärm soweit erforderlich und insbesondere in Fällen, in*

¹ Bonacker/Heinrichs/Schwedler, in: Umweltbundesamt/Europäische Akademie für städtische Umwelt (Hrsg.), Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung – Silent City – ein Handbuch zur kommunalen Lärminderung, 2008, S. 1; abrufbar unter: <http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/index.html>; letzter Zugriff: 7.3.2011. Zusammenfassend zu den gesundheitlichen Folgen von Lärm Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2008 – Umweltschutz im Zeichen des Klimawandels, BT-Drs. 16/9990, S. 385.



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufriedenstellend ist.“

Gemäß Art. 2 Abs. 1 betrifft die Richtlinie

„den Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder in anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind.“

Die Richtlinie gilt dagegen nicht für „Lärm durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen, Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.“

Gemäß Art. 3 lit. a) der Richtlinie bezeichnet der Ausdruck Umgebungslärm

„unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten (...) ausgeht“.

Gemäß Artikel 3 lit. r) bezeichnet eine strategische Lärmkarte

„eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für eine solches Gebiet.“

Gemäß Artikel 3 lit. t) bezeichnet Aktionsplan

„einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärmmin- derung.“

Zentrale Instrumente der Richtlinie sind einerseits die Lärmkarten, deren Ausarbeitung im Einzelnen in Art. 7 i.V.m. Anhang IV geregelt ist, sowie gemäß Art. 8 die Aktionspläne, für die einzelne Vorgaben in Anhang V gemacht werden. Die in den Plänen genannten Maßnahmen sind in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt, sollten aber insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer von den Mitgliedstaaten festgelegter Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den strategischen Lärmkarten ausgewiesen wurden. Schließlich verfolgt die Richtlinie gem. Art. 8 Abs. 1 lit. b) Satz 2 auch das Ziel der Sicherung ruhiger Gebiete in Ballungsräumen gegen die Zunahme von Lärm. § 47d Abs. 2



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Satz 2 BImSchG erweitert dies auf alle ruhigen Gebiete, also auch auf ruhige Gebiete auf dem Land gem. Art. 3 lit. m) der Richtlinie.

1.2 Umsetzung in deutsches Recht

Mit der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)² im Juni 2005 sowie mit dem Erlass der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)³ wurde die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in nationales Recht überführt. Die Lärmaktionsplanung - unter der sowohl die Lärmkartierung als auch die Lärmaktionsplanung begrifflich gefasst sind - wurde als Sechster Teil mit den §§ 47a - f im BImSchG verankert.

Berechnungsverfahren

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie und das BImSchG schreiben zur Bestimmung der Schallpegel Berechnungen vor, nicht Messungen. Zur rechnerischen Ermittlung der Geräusche von den jeweiligen Lärmarten existieren anerkannte nationale Berechnungsverfahren, deren Verwendung und Anwendbarkeit in entsprechenden Rechtsverordnungen oder Verwaltungsvorschriften geregelt ist. Zur Ermittlung der Lärmbelastung im Zuge der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurden für die Mitgliedstaaten der EU einheitliche Berechnungsverfahren vorgeschrieben. Die Richtlinie eröffnet den Mitgliedstaaten bis zum Vorliegen harmonisierter Verfahren zwei unterschiedliche Vorgehensweisen: entweder die Verwendung sog. „Interimsmethoden“ oder die Weiterverwendung angepasster nationaler Verfahren. Deutschland hat sich für die Weiterverwendung nationaler Verfahren entschieden und diese an die Erfordernisse der Richtlinie angepasst. Die Anpassung bezieht sich zum Einen auf die Vorgaben des Anhangs II sowie zum Anderen auf die Forderung der Richtlinie nach einer „Gleichwertigkeit“ der Ergebnisse im Verhältnis zu den Interimsverfahren.

² Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundesimmissionsschutzgesetz - BImSchG) vom 26. September 2002 in Kraft getreten am 4. Dezember 2010

³ Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 6. März 2006



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Im Einzelnen wurden für den Gewerbe-, Straßen- und Schienenverkehrslärm folgende Berechnungsvorschriften erarbeitet und mit der 34. BImSchV⁴ eingeführt:

- für Industrie- und Gewerbelärm die VBUI (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe) auf der Basis der DIN ISO 9613-2,
- für Straßenverkehrslärm die VBUS (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen) auf der Basis der RLS-90,
- für Schienenverkehrslärm die VBUSch (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen) auf der Basis der Schall 03.

Aufgrund der erforderlichen Anpassungen kommt es zu Abweichungen von den nationalen Verfahren. Gegenüber den nationalen Verfahren, die i.d.R. als Beurteilungsgrößen die Pegelwerte für den Tag (6⁰⁰ bis 22⁰⁰ Uhr) und für die Nacht (22⁰⁰ bis 6⁰⁰ Uhr) angeben, wurden bei den europäischen Berechnungsvorschriften als Indikator für die Belastung durch Lärm der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN})⁵, eine Betrachtung von 24 Stunden, und der Nachtlärmindex (L_{Night}) für die Nachtzeit herangezogen. Die mit dem L_{Night} definierte Nachtzeit ist von der Beurteilungszeit her vergleichbar mit der Nachtzeit der nationalen Regelwerke. Mit dem L_{DEN} wurde ein neuer Lärmindex eingeführt, der mit dem nach den nationalen Regelwerken errechneten Tagwert nicht vergleichbar ist.

⁴ Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung), 16. März 2006

⁵ L_{DEN} = Level day-evening-night



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Dabei werden die drei Zeitbereiche Tag, Abend, und Nacht unterschiedlich gewichtet.

L_{DEN} : gemittelter Lärmpegel über 24 Stunden, setzt sich zusammen aus den Zeitbereichen day (6⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr), evening (18⁰⁰ bis 22⁰⁰ Uhr) und night (22⁰⁰ bis 6⁰⁰ Uhr) mit einer Gewichtung für die Zeitbereiche evening (+ 5 dB(A)) und night (+ 10 dB(A)).

L_{Night} : gemittelter Lärmpegel über 8 Stunden (von 22⁰⁰ bis 6⁰⁰ Uhr)

Abbildung 1 – Definition des Lärmindex L_{DEN} , gemäß 34. BImSchV⁶

$$L_{DEN} = 10 \cdot \lg \frac{1}{24} \left(12 \cdot 10^{\frac{L_{Day}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{Evening} + 5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{Night} + 10}{10}} \right)$$

Weitere Unterschiede bestehen darin, dass nach den EU-Verfahren keine Zu- oder Abschläge vergeben werden. So entfallen beispielsweise der in den RLS-90 beschriebene Zuschlag für die erhöhte Lästigkeit der Anfahrgeräusche an lichtzeichengeregelten Kreuzungen, sowie im Gewerbelärm die Zuschläge für die Ton- und Impulshaltigkeit.

Zentrales Charakteristikum der Lärmaktionsplanung ist die Gesamtbelastung mit Umgebungslärm als Ausgangspunkt für Überlegungen zur Festsetzung lärm-mindernder, vorbeugender und vermeidender Maßnahmen. Während demzufolge das deutsche Immissionsschutzrecht primär darauf setzt, die Einhaltung von Grenzwerten für eine konkrete Quelle - bezogen auf den für diese geltenden Grenz- oder Richtwert – zu gewährleisten, stellt das Umgebungslärmrecht auf die Immissionsperspektive beim Betroffenen (unabhängig von der Gebietsausweisung) ab und strebt an, dessen Belastung insgesamt zu minimieren, gegebenenfalls auch durch kombinierte Maßnahmen an mehreren ihn betreffenden Lärmquellen.

Auslösewerte

Während für die Lärmkartierung mit der 34. BImSchV von der Ermächtigung des § 47f Abs. 1 BImSchG zur Konkretisierung der gesetzlichen Anforderungen mittels Rechtsverordnung Gebrauch gemacht wurde, fehlt bisher eine Rechtsverordnung zur Konkretisierung der Anforderungen an Aktionspläne.

So erfolgt weder die explizite Festlegung von sogenannten „Auslösewerten“ für einzelne Lärmarten oder eine Gesamtlärmbelastung, die Maßnahmen erfordert, noch die von Zielwerten, die mit den Maßnahmen erreicht werden sollen. Das Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden Württemberg (MVI)

⁶ http://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_34/_2.html; Stand Oktober 2008



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

gibt, u.a. mit dem sogenannten „Kooperationserlass“⁷ sowie verschiedenen Schreiben zur Lärmaktionsplanung⁸, Hinweise zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen. Darin werden Auslösewerte für Maßnahmen vorgeschlagen, d. h. Lärmpegel, ab denen Handlungsbedarf für Schallschutzmaßnahmen besteht. Diese lagen in der 1. Stufe bei Lärmpegel von 70 dB(A) (L_{DEN}) und/oder 60 dB(A) (L_{Night})⁹. Das MVI *„verdeutlicht, dass entsprechend den oben erwähnten Anregungen auf jeden Fall dann Lärmaktionspläne [der ersten Stufe] vorzulegen sind, wenn mehr als 50 Betroffene mit Lärmpegeln über L_{DEN} von 70 dB(A) oder L_{Night} von 60 dB(A) durch Hauptverkehrsstraßen oder Haupteisenbahnstrecken belastet sind.“*¹⁰ Im Oktober 2013 hat das MVI¹¹ die Anregungen für die zweite Stufe aktualisiert. So sind *„Lärmaktionspläne [...] grundsätzlich für alle kartierten Gebiete aufzustellen, in denen Betroffenen von Lärmbelastungen über 55 dB(A) L_{DEN} und 50 dB(A) L_{Night} ausgewiesen sind (Werte gemäß §4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)). Hierbei sind auf jeden Fall die Bereiche mit Lärmbelastungen über 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} zu berücksichtigen. [...] Vordringlicher Handlungsbedarf besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen über 70 dB(A) L_{DEN} und 60 dB(A) L_{Night} . [...]“*

⁷ Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, AZ 53-8826-15/75 vom 23.03.2012

⁸ Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, AZ 53-8826-15/75 vom 12.04.2013 („Informationen zur Lärmaktionsplanung“) bzw. vom 11.10.2013 („Lärmaktionsplanung – Neuer Musterbericht und EU-Pilotverfahren“).

⁹ Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, 4-8826.15/78 vom 14.12.2007

¹⁰ Mitteilung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland an die Europäische Kommission vom 15. Januar 2013

¹¹ Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Lärmaktionsplanung – Neuer Musterbericht und EU-Pilotverfahren, Mitteilung vom 11. Oktober 2013



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Um Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden und erhebliche Lärmbelastungen zu mindern und langfristig abzustellen, empfiehlt das UBA¹² folgende Auslösekriterien für die Aktionsplanung. Die LUBW¹³ liefert zudem Anhaltspunkte zur Einordnung der Pegelbereiche (siehe nachfolgende Tabelle).

Tabelle 1 - Bewertung von Pegelbereichen

Pegelbereich in dB(A)	Bewertung (nach LUBW)	Umwelthandlungsziel (nach UBA)	Handlungsempfehlung (MVI)
> 70 L _{DEN} > 60 L _{Night}	sehr hohe Belastung	-	Vordringlicher Handlungsbedarf
65 - 70 L _{DEN} 55 - 60 L _{Night}	hohe Belastung	-	Handlungsbedarf
< 65 L _{DEN} < 55 L _{Night}	Belastung / Belästigung	Vermeidung von Gesundheitsgefährdung	
< 60 L _{DEN} < 50 L _{Night}	-	Minderung von erheblicher Belästigung	Erfordernis zur Aufstellung L _{DEN} >55 dB(A) L _{Night} >50 dB(A)
< 55 L _{DEN} < 45 L _{Night}	-	Vermeidung von erheblicher Belästigung	

Da die Auslösewerte für Lärmaktionspläne weder durch die EU noch durch die Bundesregierung gesetzlich festgelegt sind, werden die für den Lärmaktionsplan entscheidenden Auslösewerte von den jeweilig zuständigen Gemeinden festgelegt. Bei Überschreitung der Auslösewerte durch die bestehenden Lärmbelastungen sind mögliche lärmpegelmindernde Maßnahmen, im Rahmen eines Lärmaktionsplanes zu prüfen und wenn möglich umzusetzen.

¹² Umweltbundesamt, www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungs-laerm-richtlinie/laermaktionsplanung

¹³ Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden Württemberg, Lärmaktionsplanung, Januar 2008



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Zuständigkeit

Zuständig für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen sind gemäß § 47e Abs. 1 BImSchG „die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden, soweit nicht nachstehend Abweichendes geregelt ist“. Dies sind in BW die Kommunen. Einzige Ausnahme ist die Zuständigkeit der Regierungspräsidien für Großflughäfen gemäß § 8 Abs. 5 ImSchZuVO.

Tabelle 2 - Fristen und Zuständigkeiten der EU-ULR 2002/49/EG in Baden-Württemberg

	Ausarbeitung Lärmkarten		Aufstellen Lärmaktionspläne	
	Fristen	Zuständigkeit	Fristen	Zuständigkeit
Ballungsräume				
> 250.000 Einwohner (1. Stufe)	30.06.2007	Kommune	18.07.2008	Kommune
> 100.000 Einwohner (2. Stufe)	30.06.2012		18.07.2013	
Hauptverkehrsstraßen				
> 6 Mio. Kfz/Jahr (1. Stufe)	30.06.2007	LUBW ¹⁾	18.07.2008	Kommune
> 3 Mio. Kfz/Jahr (2. Stufe)	30.06.2012		18.07.2013	
Haupteisenbahnstrecken				
> 60.000 Züge/Jahr (1. Stufe)	30.06.2007	EBA ²⁾	18.07.2008	Kommune
> 30.000 Züge/Jahr (2. Stufe)	30.06.2012		18.07.2013	
Großflughäfen				
> 50.000 Bewegungen / Jahr	30.06.2007	LUBW	18.07.2008	RP ³⁾

¹⁾ Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg, ²⁾ Eisenbahnbundesamt,

³⁾ Regierungspräsidium

Zuständig für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes zur Regelung von Belastungen mit Umgebungslärm auf ihrer Gemarkung ist die:

Stadt Weil der Stadt
Kirchplatz 2
71263 Weil der Stadt

Die vorliegenden strategischen Lärmkarten und der Lärmaktionsplan umfassen die zweite Stufe (Schiene) sowie die zweite Stufe (Straße).



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Bindungswirkung

Den Gemeinden werden zur Umsetzung der Maßnahmen, die sie in ihre Lärmaktionspläne aufnehmen, keine neuen Kompetenzen eingeräumt. Der deutsche Gesetzgeber hat sich für ein Kooperationsmodell entschieden, nach dem die Fachbehörden, die in ihren jeweiligen Aufgabenbereich fallenden Maßnahmen, welche durch Anordnungen durchzusetzen sind, umzusetzen bzw. planerisch festzusetzende Maßnahmen bei ihren eigenen Planungen zu berücksichtigen haben (§§ 47d Abs. 6 i.V.m. 47 Abs. 6 BImSchG). Bei der Aufstellung der Lärmaktionspläne müssen die Gemeinden zwingende Rechtsvorschriften beachten. Dies sind solche Normen, die den möglichen Maßnahmen entgegenstehen und von der Gemeinde im Rahmen der planerischen Abwägung nicht überwunden werden können. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in seinem Schreiben vom 23.03.2013 (Kooperationserlass)¹⁴ gibt folgende Ausführungen:

„Nach § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG sind Maßnahmen in Lärmaktionsplänen durch Anordnung oder sonstigen Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen“.

„§ 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG stellt keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Bei der Umsetzung von Maßnahmen eines Lärmaktionsplans prüft die Fachbehörde nur noch das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandsseite. Liegen diese vor, ist die Fachbehörde zur Umsetzung verpflichtet. Deshalb ist bereits während der Aufstellung von Lärmaktionsplänen bei der Prüfung, ob die tatbestandlichen Voraussetzungen gegeben sind, die Kooperation mit der jeweiligen Fachbehörde zu suchen“.

Soweit die tatbestandlichen Voraussetzungen erfüllt sind, wird das in diesen Vorschriften eingeräumte Ermessen allerdings durch § 47d Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit dem Maßnahmenteil des einschlägigen Lärmaktionsplans eingeschränkt¹⁵. Auf jeden Fall kommt einer engen und konstruktiven Kooperation aller an der Aufstellung eines Lärmaktionsplans beteiligten Behörden eine besondere Bedeutung zu. Ausführliche Erläuterungen zur Bindungswirkung

¹⁴ Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, AZ 53-8826-15/75 vom 23.03.2012

¹⁵ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung i.d.Fassung vom 18.06.2012, S. 16



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

kann dem „Kooperationserlass“¹⁶ entnommen werden (vgl. Anhang A8 bis A29).

1.3 Planungsziele für Weil der Stadt

Die Stadt Weil der Stadt ist von Umgebungslärm, v.a. verursacht durch die Hauptverkehrsstraßen sowie die Eisenbahnstrecke 4810 Stuttgart – Calw, betroffen. Im Zuge der Lärmkartierung wurden v.a. durch den Schienenverkehr erhebliche Lärmbelastungen festgestellt, welche ausführlich in Kapitel 3 dargestellt werden, insbesondere die Bereiche mit starker Belastung.

Die Stadt Weil der Stadt verfolgt mit dem Lärmaktionsplan das Ziel eines umfassenden Umgebungslärmschutzes für die Bevölkerung auf ihrer Gemarkung entsprechend den übergeordneten Planungszielen der Umgebungslärmrichtlinie und ihrer Umsetzung in das deutsche Immissionsschutzrecht unter Berücksichtigung der nationalen Vorschriften und Verordnungen. Die möglichen Maßnahmen zur Umsetzung dieser Zielvorgaben werden in Kapitel 4 erläutert, wobei zugleich begründet wird, welche dieser Maßnahmen als vorzugswürdig ausgewählt und, im Hinblick auf die nationalen Verordnungen, als umsetzbar erscheint.

¹⁶ Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, AZ 53-8826-15/75 vom 23.03.2012



2 Verfahrensübersicht

2.1 Lärmkartierung

Als Grundlage der Lärmaktionsplanung waren zunächst eine umfassende Bestandserhebung des Lärms auf der Gemarkung der Stadt Weil der Stadt und dessen Darstellung in Form von Lärmkarten erforderlich (Lärmkartierung). Zuständig für die Kartierung des vom Straßenverkehr ausgehenden Lärms war gemäß § 8 Abs. 5 ImSchZuVO die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW).

Für die Kartierung des Lärms an der Eisenbahnstrecke 4810 ist nach § 47e Abs. 3 BImSchG das Eisenbahnbundesamt zuständig. Die Kartierung der 2. Stufe ist seit Ende 2014 abgeschlossen und bildet die Grundlage des vorliegenden Lärmaktionsplanes.

2.2 Weitere Verfahrensschritte

Der abschließende Lärmaktionsplan muss als Plan dem Abwägungsgebot entsprechen. Er bedarf deshalb einer umfassenden Abwägung aller berührten Belange und bei der Auswahl der festgesetzten Maßnahmen insbesondere der gesetzlich vorgeschriebenen Analyse des Kosten-Nutzen-Verhältnisses und der darauf aufbauenden Priorisierung der Maßnahmen. Da für die Umsetzung der Maßnahmen teilweise andere Behörden zuständig sind, wie zum Beispiel die Straßenverkehrsbehörden, die Baulastträger übergeordneter Straßen, das Eisenbahnbundesamt und die DB Netz AG, sind deren Stellungnahmen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen in die Abwägung der Priorisierung der einzelnen Maßnahmen einzustellen. Die Stadtverwaltung von Weil der Stadt hält bezüglich der Maßnahmenplanung ein abgestuftes Vorgehen für sinnvoll und hat deshalb für den vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans einen Auslösewert von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} als Schwellenwert für die Ausweisung eines Lärmschwerpunktes festgesetzt. Mit diesen Werten hält sich die Stadtverwaltung an die Empfehlungen aus dem „Kooperationserlass“¹⁷. Bei einer zukünftigen Fortschreibung, können diese Werte abgesenkt und weitere Gebiete in die Maßnahmenplanung aufgenommen werden.

¹⁷ Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, AZ 53-8826-15/75 vom 23.03.2012 (Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung).

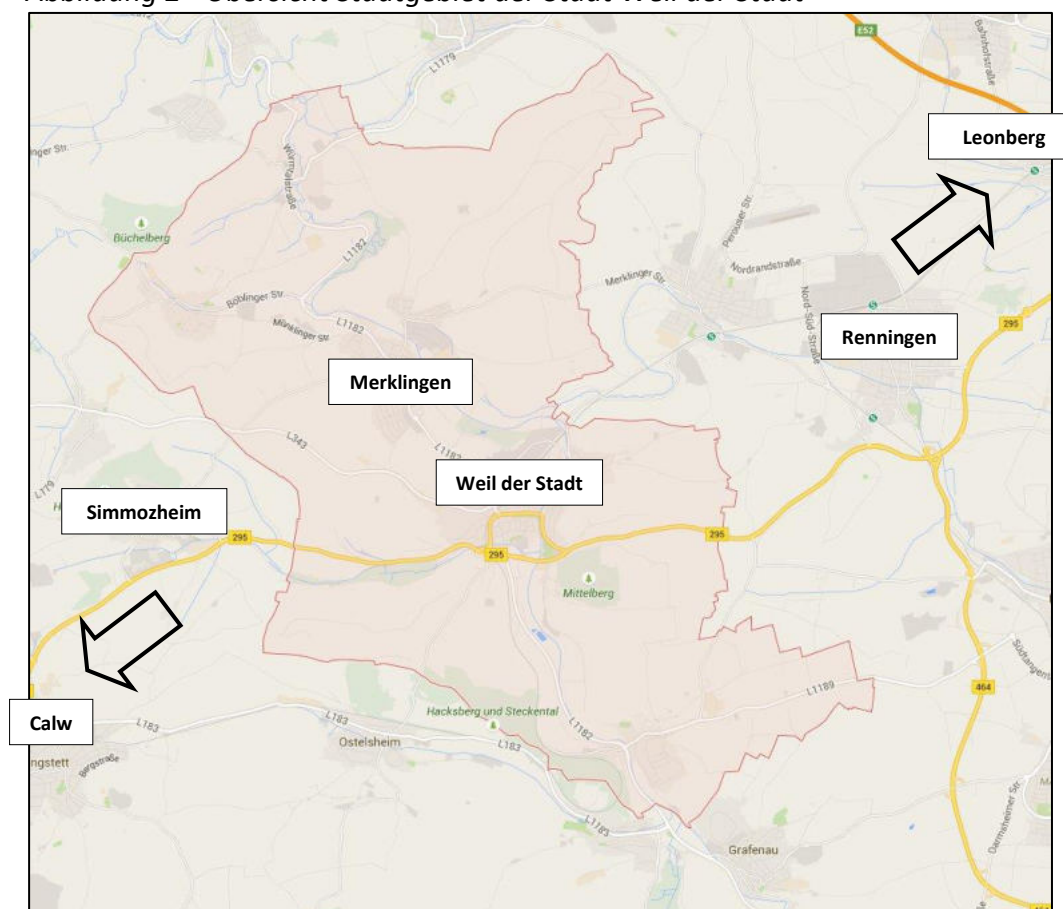


Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

2.3 Beschreibung des Gemeindegebietes

Die Stadt Weil der Stadt - mit ca. 18.400 Einwohnern (Stand 2012) auf einer Fläche von 43,14 km² - liegt im Landkreis Böblingen. Sie befindet sich zwischen Stuttgart (28 km), Pforzheim (20 km) und Tübingen (30 km). Weil der Stadt besteht neben Weil der Stadt aus den Teilorten Hausen an der Würm, Merklingen, Münklingen und Schafhausen. Unmittelbar grenzt westlich der Landkreis Calw sowie der Enzkreis im Norden an.¹⁸

Abbildung 2 - Übersicht Stadtgebiet der Stadt Weil der Stadt¹⁹



¹⁸ www.weil-der-stadt.de/ Zugriff 14.07.2015

¹⁹ www.maps.google.de/ Zugriff 14.07.2015/ freier Maßstab



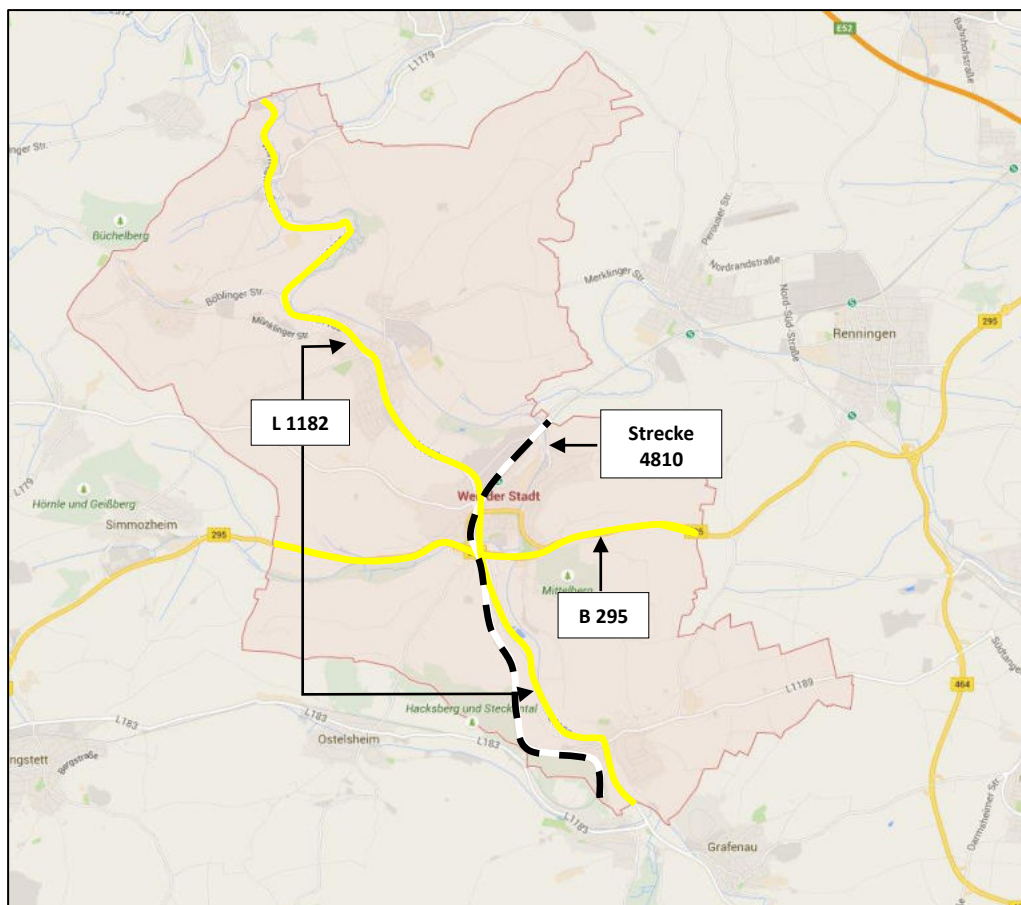
Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

2.4 Beschreibung der Hauptlärmquellen

Mit der B 295 und der L 1182 sind die im Gemeindegebiet relevanten und im Rahmen der 2. Stufe zu kartierenden Hauptverkehrsstraßen genannt. Von untergeordneter und im Rahmen der Lärmkartierung nicht relevanter Bedeutung sind die L 1189, L 343, L 1179, K 1007, K 1080, K 1013, K 1021, K 1014, K 1061 sowie die K 1019.

Das Untersuchungsgebiet wird von Nordosten nach Süden von der Eisenbahnstrecke 4810 Stuttgart – Calw (Schwarzwaldbahn)²⁰ durchquert. Die Strecke durchfährt den Ortsteil Weil der Stadt unmittelbar (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3 - Lage der kartierten Straßen und Schienenstrecke ²¹



²⁰ aktuell handelt es sich beim Bahnhof Weil der Stadt um einen Kopfbahnhof. Die Weiterführung der Strecke ist derzeit stillgelegt.

²¹ www.maps.google.de/ Zugriff 14.07.2015/ freier Maßstab



3 Bestands- und Konfliktanalyse (Lärmkartierung)

3.1 Allgemeines

Als Grundlage für die Erstellung des Lärmaktionsplanes und zur Ermittlung der Belastung der Bevölkerung durch den Umgebungslärm dienen die durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) für die Schiene (2. Stufe) sowie durch die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) für die Straßen (2. Stufe) durchgeführten Lärmkartierungen. Die Daten aus der Lärmkartierung werden im Folgenden untersucht, um die Schwerpunkte der Lärmbelastung durch den Straßenverkehr bzw. den Schienenverkehr und somit die Bereiche mit vordringlichem Handlungsbedarf zu identifizieren. Die Ergebnisse der Lärmkartierung - die strategischen Lärmkarten - zeigen die nachfolgenden Abbildungen (vgl. Abbildung 4 bis Abbildung 9).

3.2 Ergebnisse der Lärmkartierung

Die Ermittlung der Belastetenzahlen für die Verkehrswege Schiene und Straße erfolgte nach der VBEB²². In den folgenden Tabellen wird die geschätzte Zahl von Umgebungslärm in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß Statistik zur Lärmkartierung des EBA bzw. der LUBW) dargestellt (vgl. Tabelle 5 und Tabelle 6 (Straße) sowie Tabelle 7 und Tabelle 8 (Schiene)). Ergänzend wird für den L_{DEN} die geschätzte Anzahl an belasteten Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäuden sowie die Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete aufgeführt. Weiterhin wird die Summe der Betroffenen in diesen Bereichen ($L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$ bis $> 75 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 50 \text{ dB(A)}$ bis $> 70 \text{ dB(A)}$) sowie die Summe der Betroffenen über den Auslösewerten von $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ ausgegeben.

Zum Vergleich und zur Bewertung dieser Lärmbelastung werden nochmals die Grenz- bzw. Orientierungswerte der nationalen Verordnungen dargestellt, die je nach Gebietseinstufung durch den Straßenverkehr zulässig sind:

Grenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) - Lärmvorsorge beim Straßenneubau:

Mischgebiet	64 dB(A) tags	54 dB(A) nachts
Allgemeine Wohngebiete	59 dB(A) tags	49 dB(A) nachts
Krankenhäuser, Schulen	57 dB(A) tags	47 dB(A) nachts

²² Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB), Februar 2007



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Lärmsanierung an Straßen (freiwillige Leistung ohne Rechtsanspruch)

Tabelle 3 - Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung an Straßen

Gebietsnutzung	Immissionsgrenzwert in dB(A)	
	tags (6 bis 22 Uhr)	nachts (22 bis 6 Uhr)
An Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen; in reinen, allgemeinen Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebieten	67	57
In Kern-, Dorf- und Mischgebieten	69	59
In Gewerbegebieten	72	62

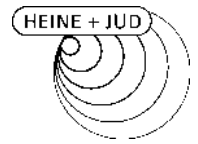
Lärmsanierung an Schienenwegen (freiwillige Leistung ohne Rechtsanspruch)

Tabelle 4 - Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung für Schienenverkehr²³

Gebietsnutzung	Immissionsgrenzwert in dB(A)	
	tags (6 bis 22 Uhr)	nachts (22 bis 6 Uhr)
An Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen; in reinen, allgemeinen Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebieten	70	60
In Kern-, Dorf- und Mischgebieten	72	62
In Gewerbegebieten	75	65

Lärmsanierungsmaßnahmen sind freiwillige Leistungen. Voraussetzung ist die Aufnahme in das Lärmsanierungsprogramm der Eisenbahnen des Bundes.

²³ Lärmschutz im Schienenverkehr, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin, März 2013.



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Orientierungswerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau):

Die DIN 18005 findet im Bebauungsplanverfahren Berücksichtigung, z. B. wenn neues Bauland für Wohnbebauung erschlossen wird („Neuplanungen“).

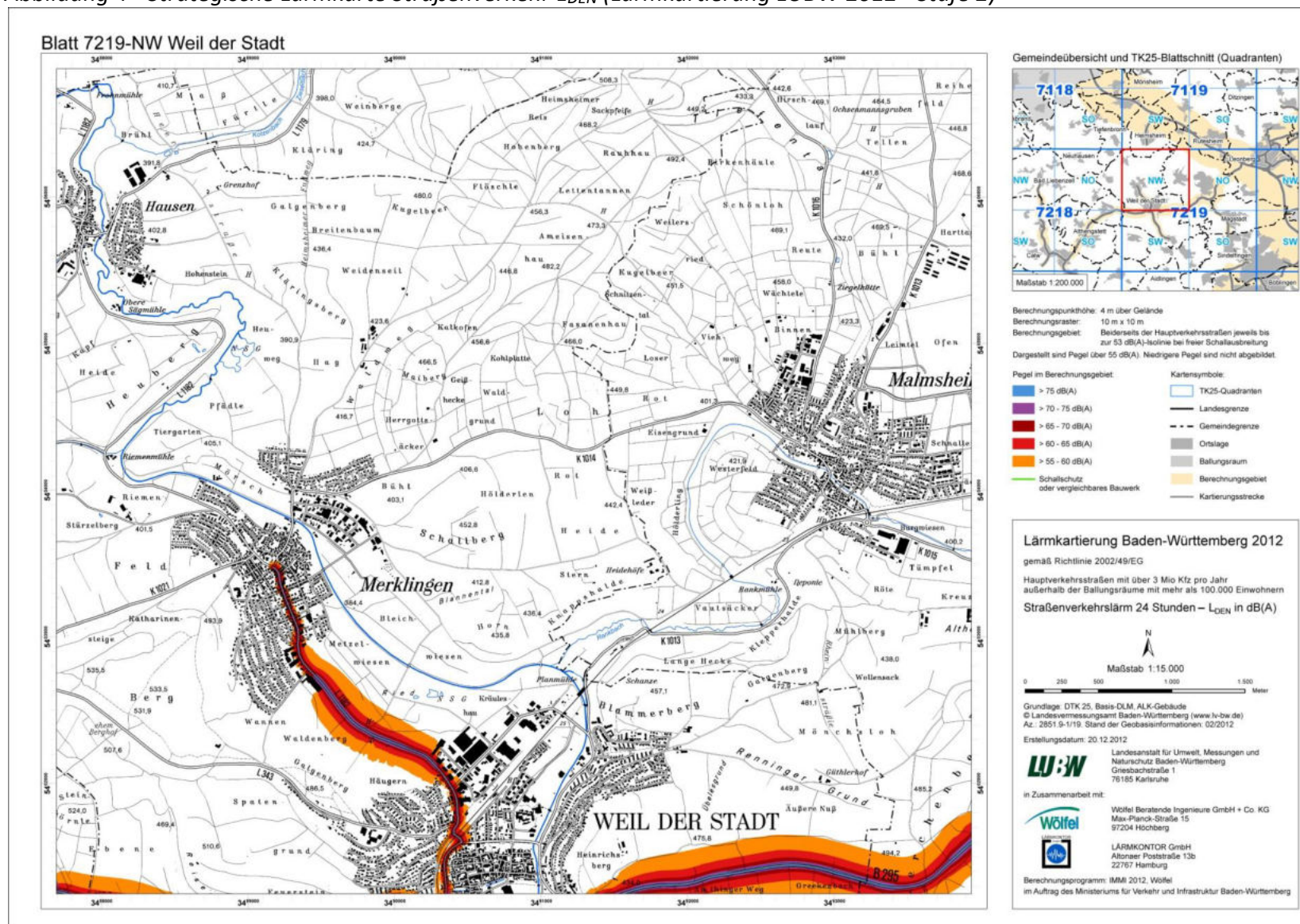
Mischgebiet	60 dB(A) tags	50 dB(A) nachts
-------------	---------------	-----------------

Allgemeine Wohngebiete	55 dB(A) tags	45 dB(A) nachts
------------------------	---------------	-----------------

Es sei hier nochmals betont, dass der Bürger zwar ein Recht auf die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes hat. Für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen besteht jedoch keine Rechtsgrundlage.

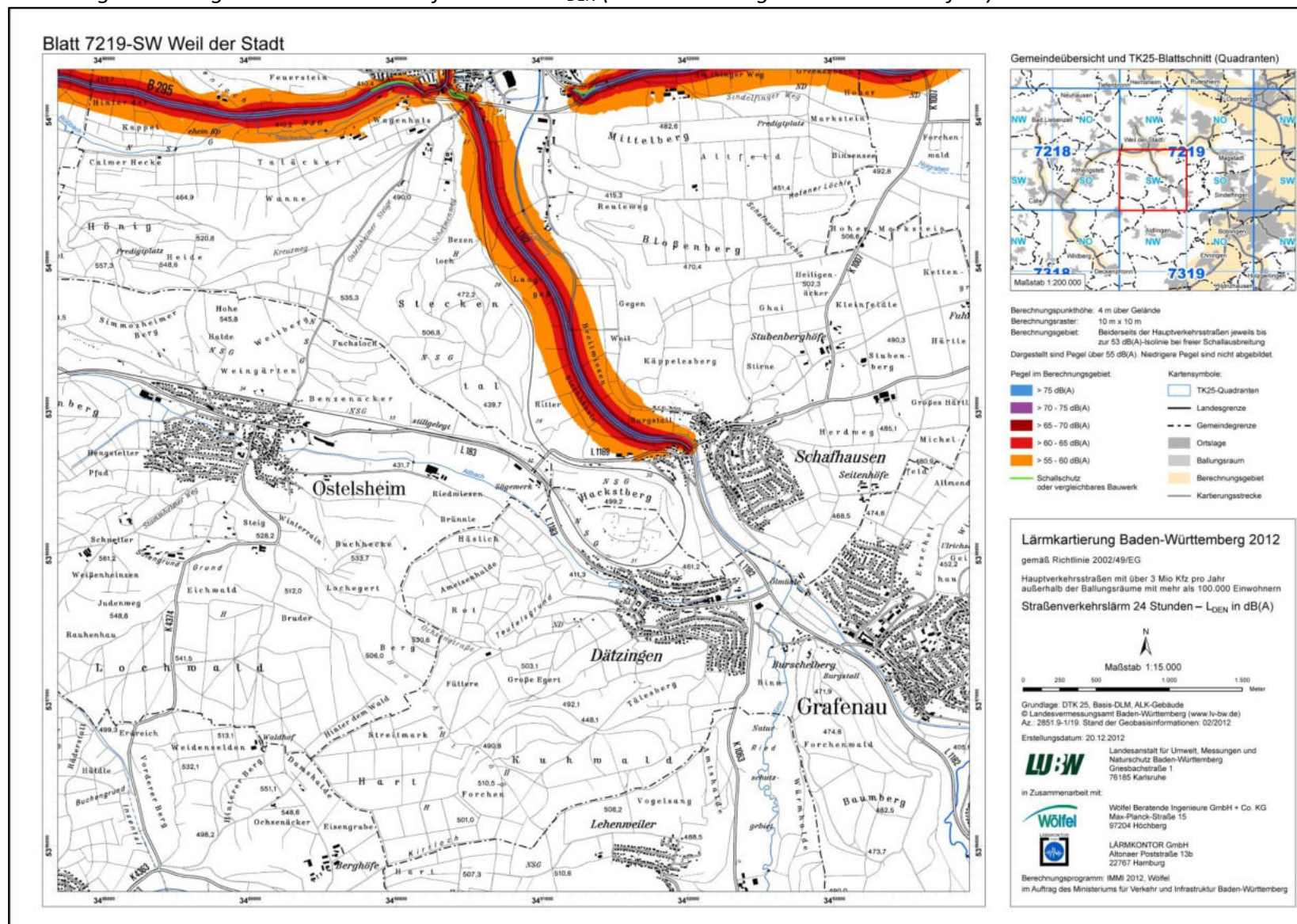
Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Abbildung 4 - Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{DEN} (Lärmkartierung LUBW 2012 - Stufe 2)



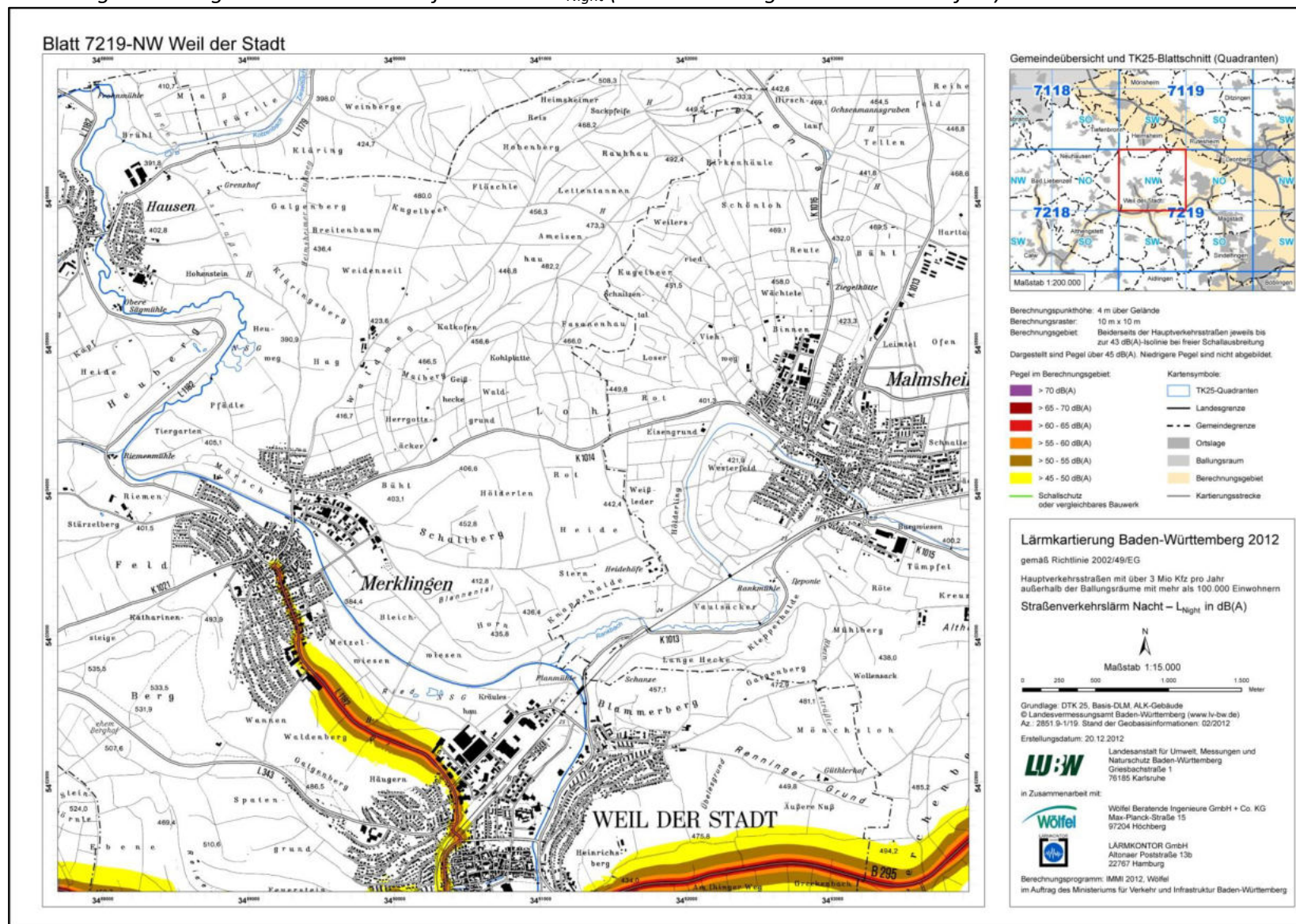
Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Abbildung 5 - Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{DEN} (Lärmkartierung LUBW 2012 - Stufe 2)



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

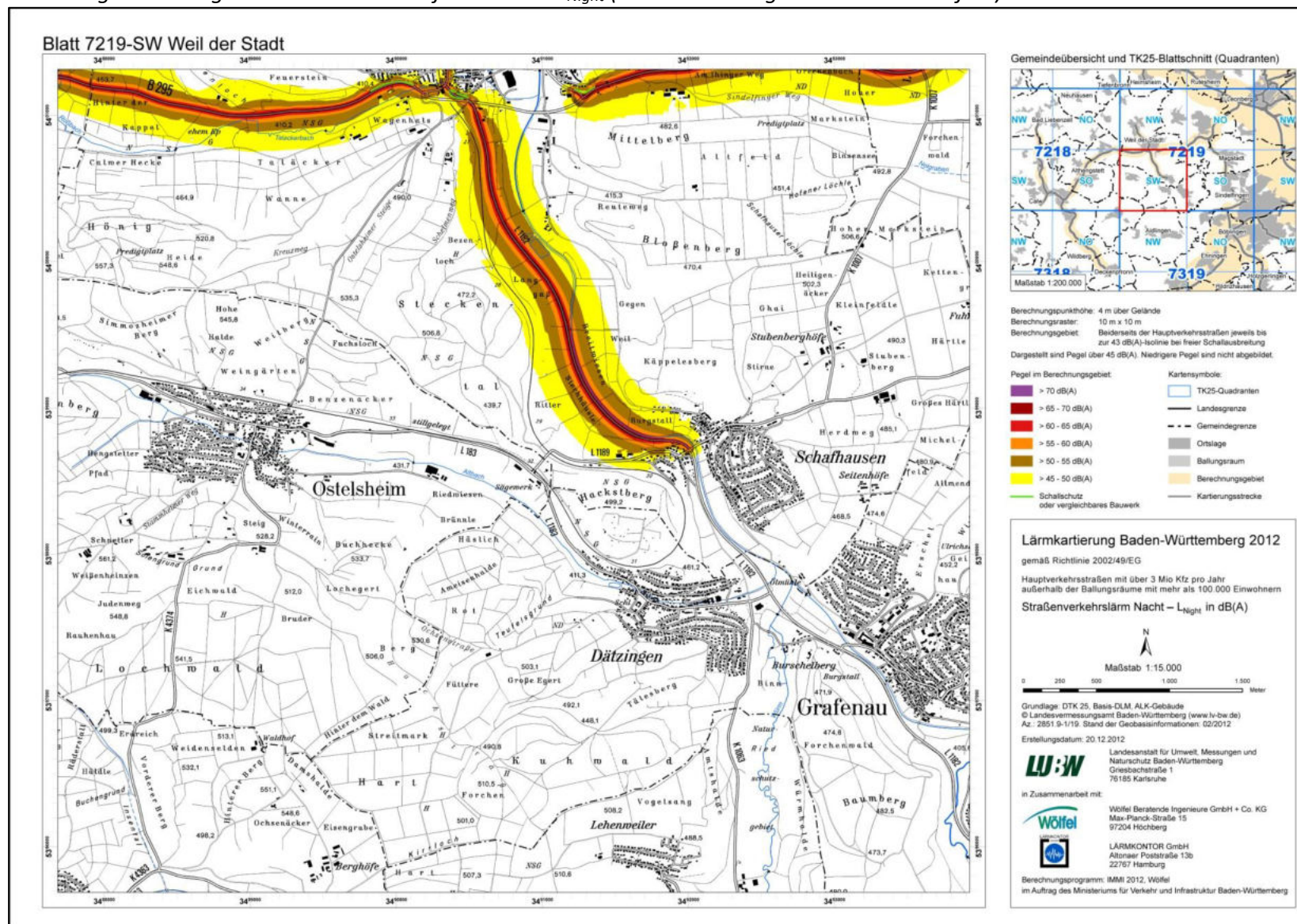
Abbildung 6 - Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{Night} (Lärmkartierung LUBW 2012 - Stufe 2)





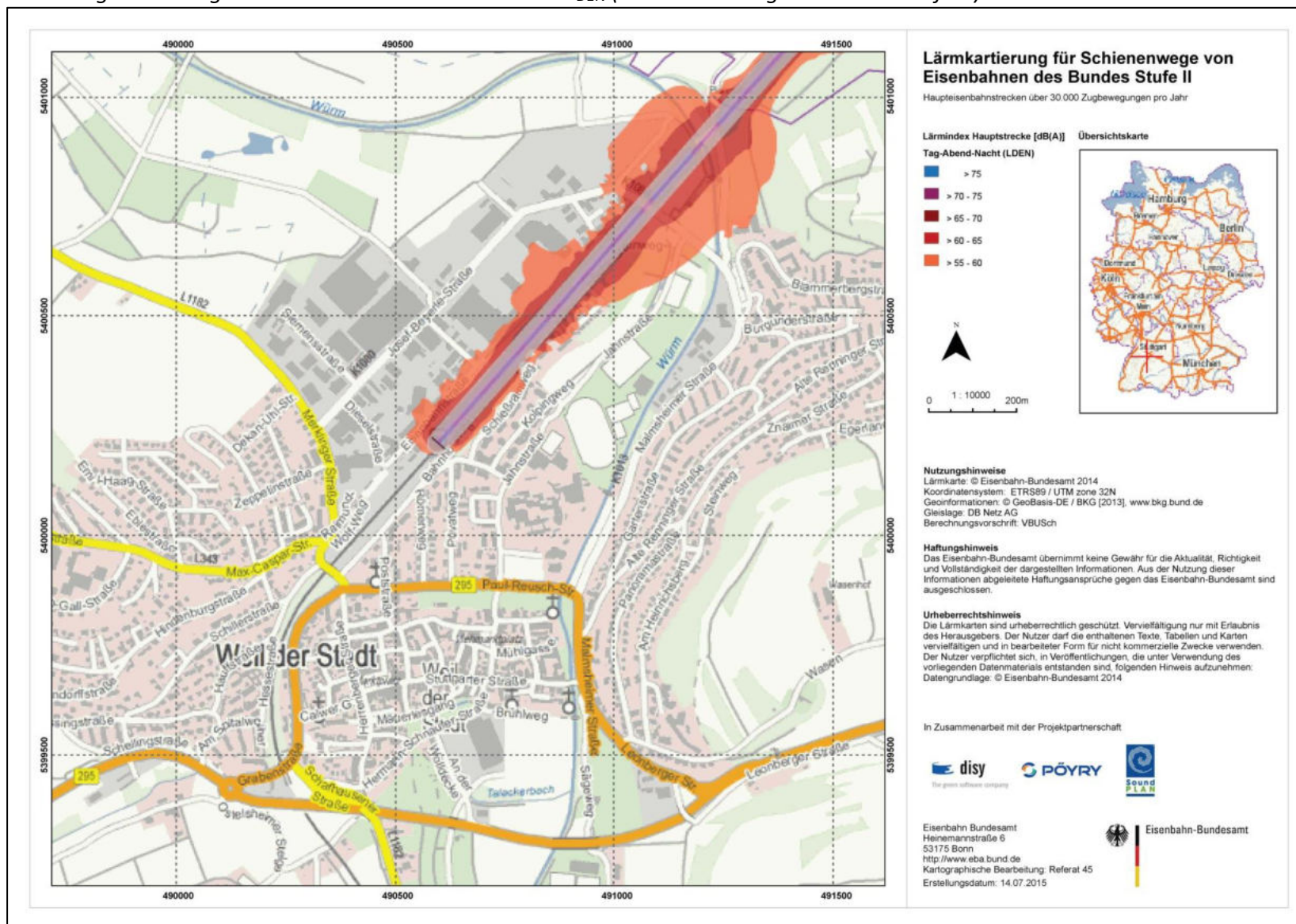
Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Abbildung 7 - Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{Night} (Lärmkartierung LUBW 2012 - Stufe 2)



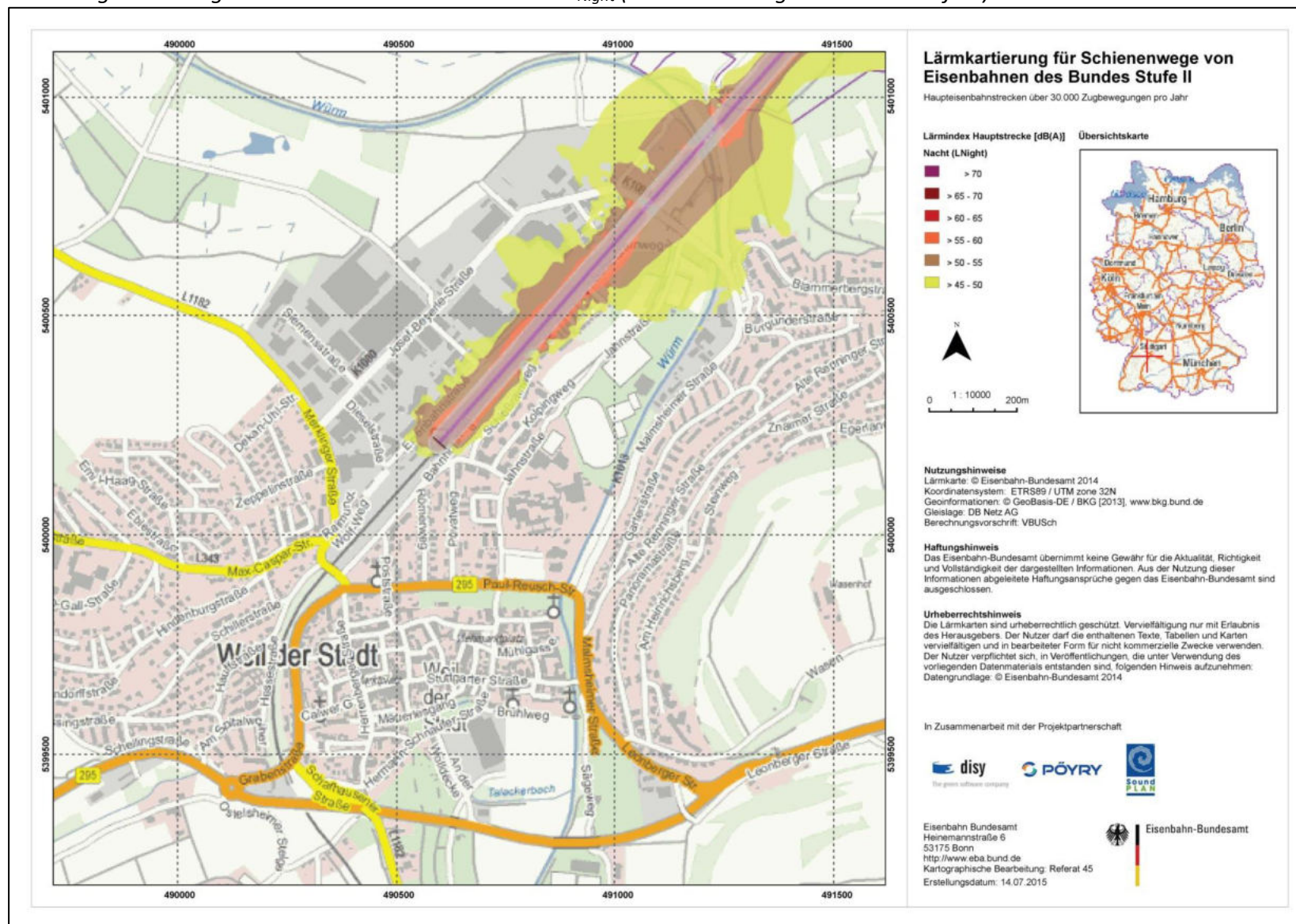
Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Abbildung 8 - Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{DEN} (Lärmkartierung EBA 2014 - Stufe 2)



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Abbildung 9 - Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{Night} (Lärmkartierung EBA 2014 - Stufe 2)





Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Betroffenen- und Konfliktanalyse (Straße)

Tabelle 5 - Geschätzte Anzahl lärmbelastete Menschen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser - Straßenverkehr L_{DEN}

L_{DEN} in dB(A)	Anzahl Menschen	Anzahl Wohnungen	Anzahl Schulen	Anzahl Krankenhäuser	Belastete Flächen [km ²]
> 55 - 60	231	246	0	0	3,2
> 60 - 65	176				
> 65 - 70	132	69	0	0	0,8
> 70 - 75	26				
> 75	0	0	0	0	0,1
Summe insgesamt	565	315	0	0	4,1
Summe > 65 dB(A)	158	69	0	0	0,9
Summe > 70 dB(A)	26	69 ²⁾	0 ²⁾	0 ²⁾	0,9 ²⁾

²⁾ Summe > 65 dB(A)

Tabelle 6 - Geschätzte Anzahl lärmbelastete Menschen - Straßenverkehr L_{Night}

L_{Night} in dB(A)	lärmbelastete Menschen
> 50 - 55	179
> 55 - 60	147
> 60 - 65	28
> 65 - 70	0
> 70	0
Summe insgesamt	354
Summe > 55 dB(A)	175
Summe > 60 dB(A)	28

Durch den Straßenverkehr sind rund 158 bzw. 26 Bewohner ganztägig Belastungen über den Auslösewerten von $L_{DEN} > 65$ dB(A) (2. Stufe) bzw. > 70 dB(A) (1. Stufe) ausgesetzt.

Nachts werden ca. 175 bzw. 28 Menschen mit Pegeln über den Auslösewerten von $L_{Night} > 55$ dB(A) (2. Stufe) bzw. > 60 dB(A) (1. Stufe) belastet.



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Betroffenen- und Konflikkanalyse (Schiene)

Tabelle 7 - Geschätzte Anzahl lärmbelastete Menschen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser - Schienenverkehr L_{DEN}

L_{DEN} in dB(A)	Anzahl Menschen	Anzahl Wohnungen	Anzahl Schulen	Anzahl Krankenhäuser	Belastete Flächen [km ²]
> 55 - 60	60	64	0	0	0,21
> 60 - 65	40				
> 65 - 70	30	19	0	0	0,05
> 70 - 75	2				
> 75	0	0	0	0	0,01
Summe insgesamt	132	83	0	0	0,27
Summe > 65 dB(A)	32	19	0	0	0,06
Summe > 70 dB(A)	2	19 ²⁾	0 ²⁾	0 ²⁾	0,06 ²⁾

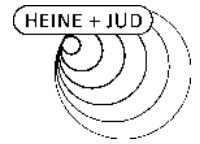
²⁾ Summe > 65 dB(A)

Tabelle 8 - Geschätzte Anzahl lärmbelastete - Schienenverkehr L_{Night}

L_{Night} in dB(A)	lärmbelastete Menschen
> 50 - 55	50
> 55 - 60	40
> 60 - 65	30
> 65 - 70	0
> 70	0
Summe insgesamt	120
Summe > 55 dB(A)	70
Summe > 60 dB(A)	30

Durch den Schienenverkehr sind rund 2 bzw. 32 Bewohner ganztägig Belastungen über den Auslösewerten von $L_{DEN} > 70$ dB(A) (1. Stufe) bzw. $L_{DEN} > 65$ dB(A) (2. Stufe) ausgesetzt.

Nachts werden ca. 30 bzw. 70 Menschen mit Pegeln über den Auslösewerten von $L_{Night} > 60$ dB(A) (1. Stufe) bzw. $L_{Night} > 55$ dB(A) (2. Stufe) belastet.



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

3.3 Analyse der Lärmkartierung

Um Bereiche starker Lärmbelastung abzugrenzen, werden die Straßen- bzw. Schienenabschnitte identifiziert, die an den Fassaden der Gebäude Werte oberhalb der Auslösewerte ($L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ und / oder $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$) aufweisen. Mit diesen festgelegten Auslösewerten hält sich die Stadtverwaltung an die Empfehlungen des MVI Baden-Württemberg²⁴ für Lärmaktionspläne der 2. Stufe. Für diese Streckenabschnitte werden anschließend Maßnahmen zur Lärminderung zusammengestellt (vgl. Kap. 4). Bei einer zukünftigen Fortschreibung, können diese Werte weiter abgesenkt und weitere Gebiete in die Maßnahmenplanung aufgenommen werden.

²⁴ Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, 4-8826.15/78 vom 14.12.2007



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

3.4 Lärmschwerpunkte

Aus dem Ergebnis der Lärmkartierung und der Betroffenheitsanalysen wurden als wesentliche Lärmschwerpunkte bzw. Belastungsachsen die Ortsdurchfahrten von Weil der Stadt und Merklingen - die L 1182 - sowie die schienenparallele Wohnbebauung im Bereich Schießrainweg ermittelt.

3.4.1 Lärmschwerpunkt Straße - Ortsdurchfahrt Weil der Stadt

Die höchsten Belastungen durch den Straßenverkehr im Teilort Weil der Stadt sind im Bereich der Ortsdurchfahrt auszumachen (vgl. Abbildung 12 und Abbildung 13). Diese ist im Bereich Grabenstraße vorwiegend durch zwei- bis dreigeschossige Wohngebäude sowie vereinzelte Mischgebietsnutzungen (Autohandel, Werkstatt etc.) charakterisiert (vgl. Abbildung 10). Im Bereich der Merklingen Straße dominieren Misch- und Gewerbegebietsnutzungen (v.a. Einkaufsmärkte, Autohandel). Wohnnutzungen sind v.a. auf der westlichen Straßenseite in den Obergeschossen anzutreffen. Zunächst sind dabei 4-geschossige Wohn- und Geschäftshäuser in Richtung Merklingen, dann zunehmend zwei- bis dreigeschossige Wohnhäuser charakteristisch. (vgl. Abbildung 11).

Abbildung 10 - Gebäudetypologie Bereich Grabenstraße

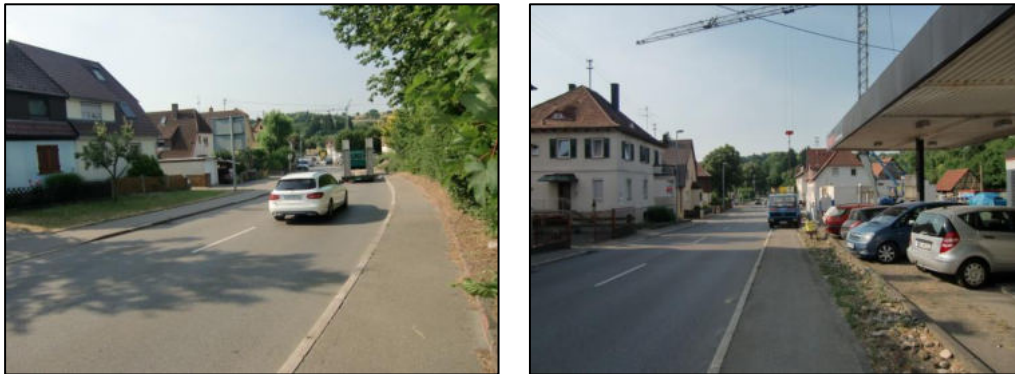
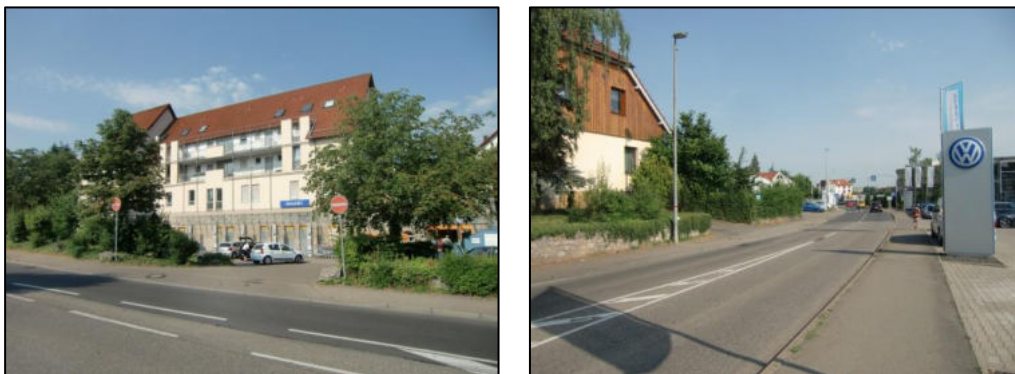
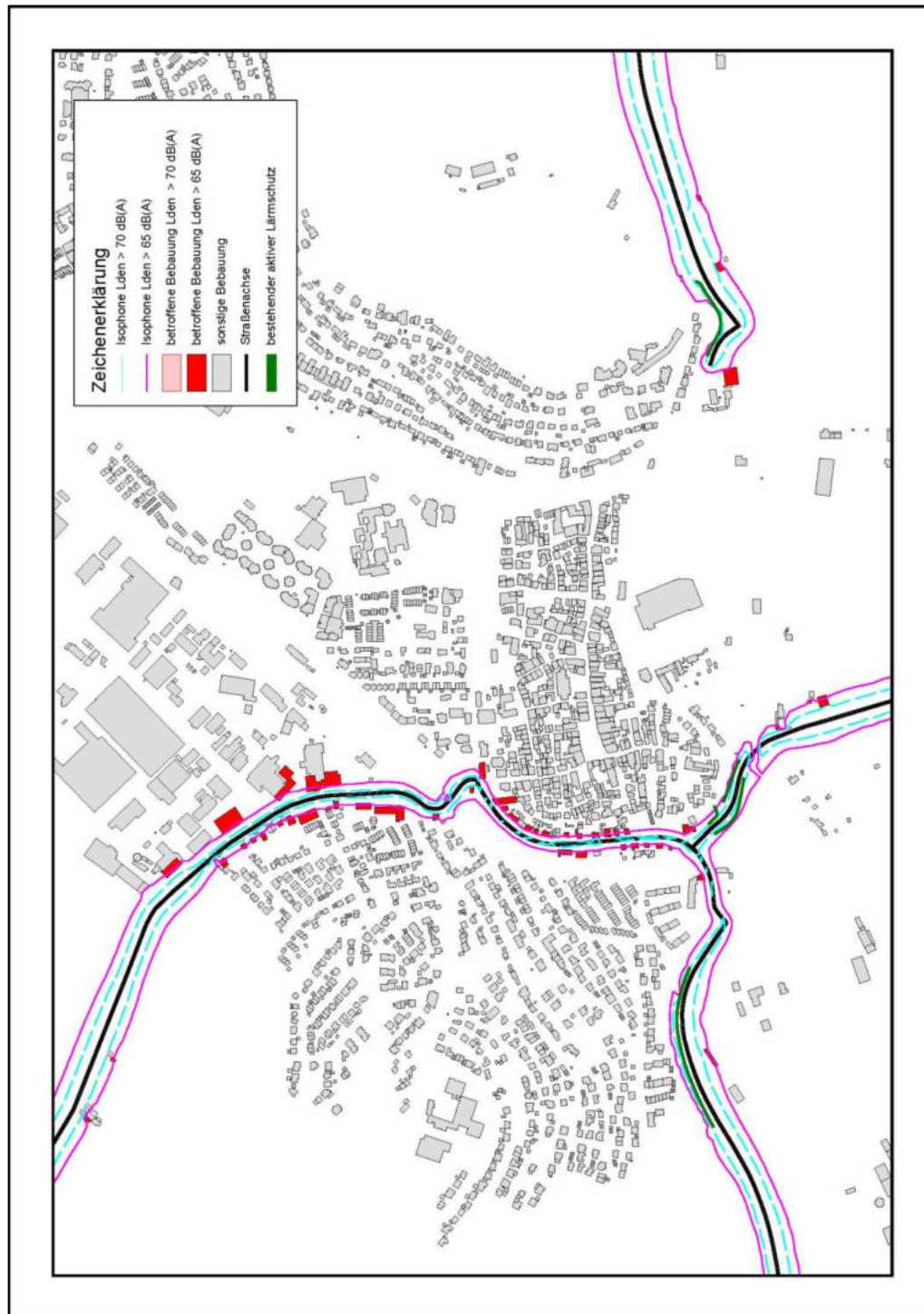


Abbildung 11 - Gebäudetypologie Bereich Merklinger Straße



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

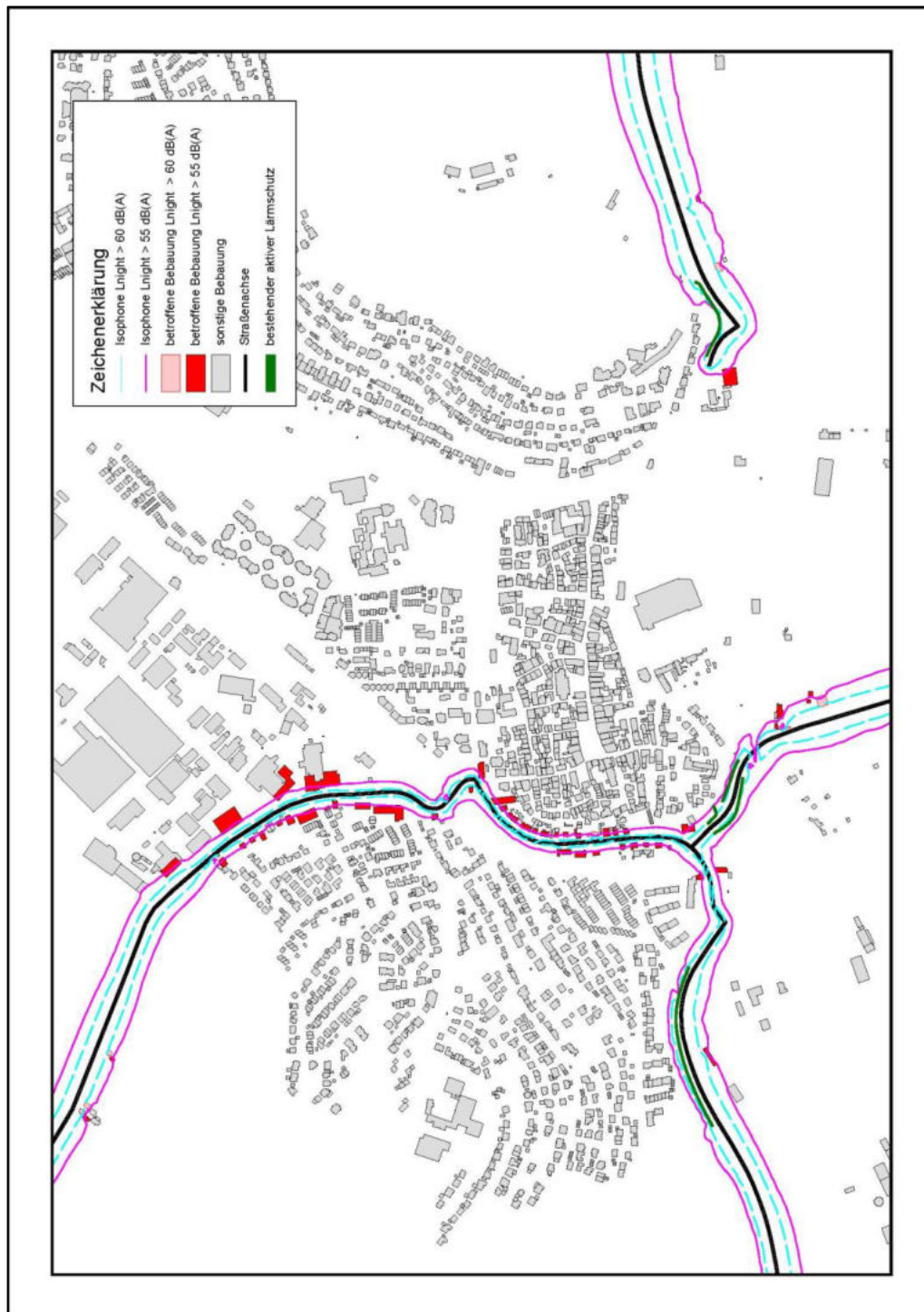
Abbildung 12 - Lärmschwerpunkt Straße - Ortsdurchfahrt Weil der Stadt²⁵
(Auslösewerte L_{den}: Stufe 1 > 70 dB(A)/ Stufe 2 > 65 dB(A))



²⁵ auf Basis der Ergebnis- und Grundlagendaten der Lärmkartierung 2012; LUBW (shape-Format); Download vom 14.07.2015

Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Abbildung 13 - Lärmschwerpunkt Straße - Ortsdurchfahrt Weil der Stadt²⁶
(Auslösewerte L_{Night} : Stufe 1 > 60 dB(A)/ Stufe 2 > 55 dB(A))



²⁶ auf Basis der Ergebnis- und Grundlagendaten der Lärmkartierung 2012; LUBW (shape-Format); Download vom 14.07.2015



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

3.4.2 Lärmschwerpunkt Straße - Ortsdurchfahrt Merklingen

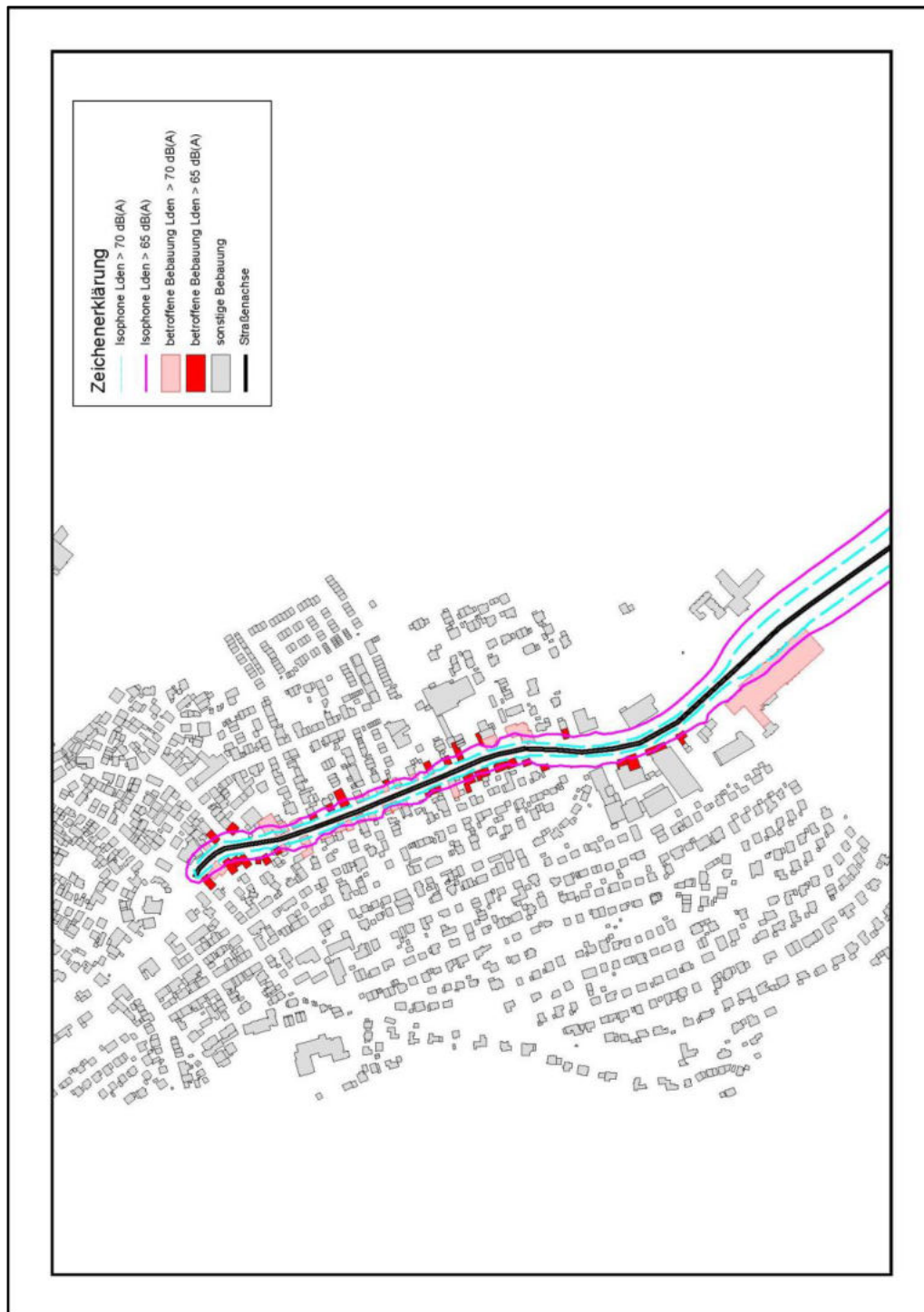
Die höchsten Belastungen durch den Straßenverkehr im Teilort Merklingen sind im Bereich der Ortsdurchfahrt auszumachen (vgl. Abbildung 15 und Abbildung 16). Die Ortsdurchfahrt ist aus Richtung Weil der Stadt zunächst durch Gewerbegebietsnutzungen sowie mehrgeschossige Wohn- und Geschäftshäuser charakterisiert. Im Anschluß dominieren zwei- bis dreigeschossige Wohn- und Geschäftsgebäude mit Erdgeschosshandel (u.a. Bäckerei, Bank, Blumen- geschäft, Gastronomie, Metzgerei etc.) charakterisiert (vgl. Abbildung 14).

Abbildung 14 - Gebäudetypologie Ortsdurchfahrt Merklingen



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

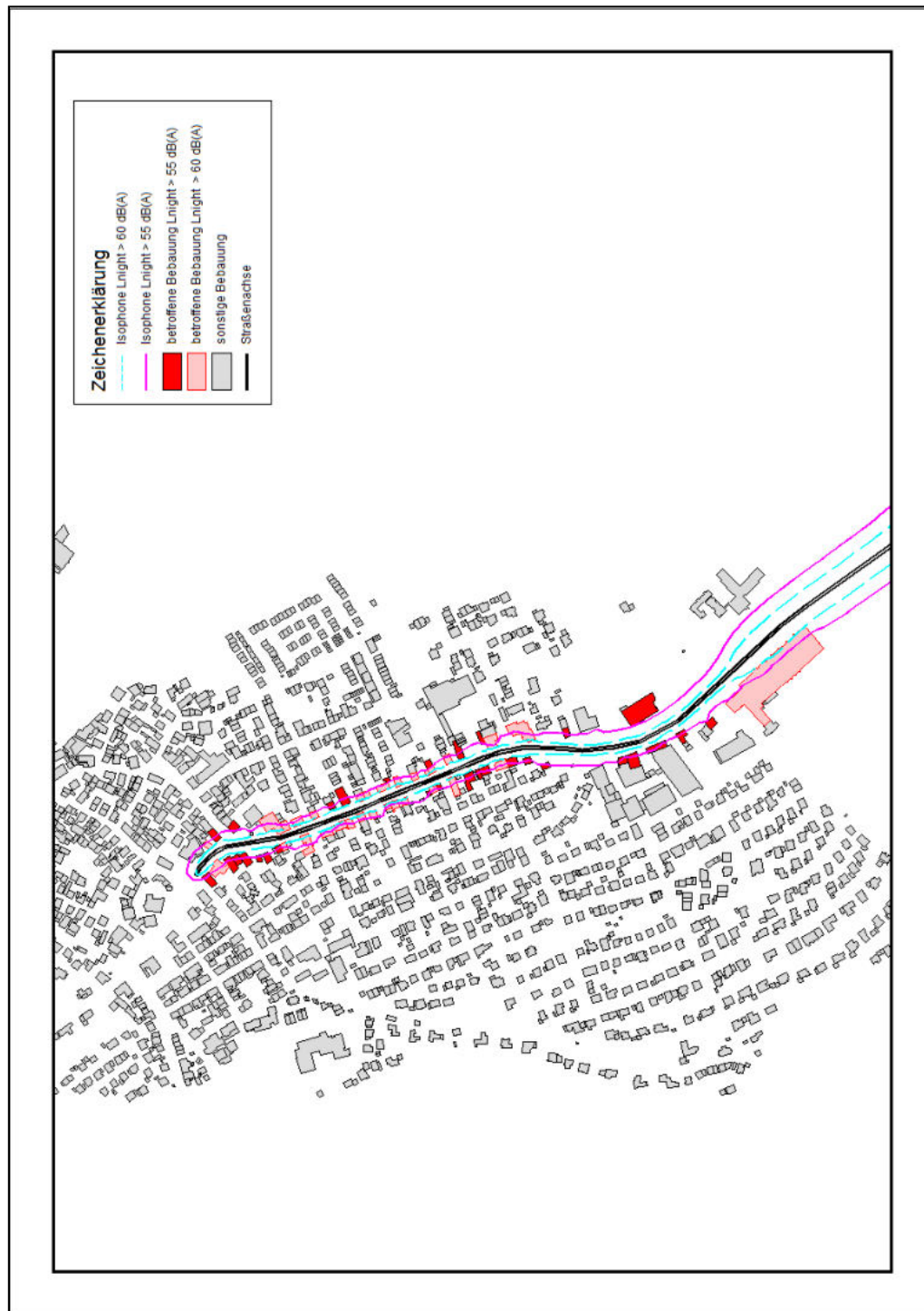
Abbildung 15 - Lärmschwerpunkt Straße - Ortsdurchfahrt Merklingen²⁷
(Auslösewerte L_{Den}: Stufe 1 > 70 dB(A)/ Stufe 2 > 65 dB(A))



²⁷ auf Basis der Ergebnis- und Grundlagendaten der Lärmkartierung 2012; LUBW (shape-Format); Download vom 14.07.2015

Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Abbildung 16 - Lärmschwerpunkt Straße - Ortsdurchfahrt Merklingen²⁸
(Auslösewerte L_{Night} : Stufe 1 > 60 dB(A)/ Stufe 2 > 55 dB(A))



²⁸ auf Basis der Ergebnis- und Grundlagendaten der Lärmkartierung 2012; LUBW (shape-Format); Download vom 14.07.2015

Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

3.4.3 Lärmschwerpunkt Schiene - Bereich Schießrainweg

Der Bereich Schießrainweg ist überwiegend durch zwei- bis dreigeschossigen Reihenhauses- und Geschosswohnungsbau geprägt (vgl. Abbildung 17). Unter Berücksichtigung der Auslösewerte von 65 dB(A) L_{DEN} bzw. 55 dB(A) L_{Night} ist an ca. 24 Gebäuden v.a. nachts mit Überschreitungen zu rechnen (vgl. Abbildung 18 und Abbildung 19).

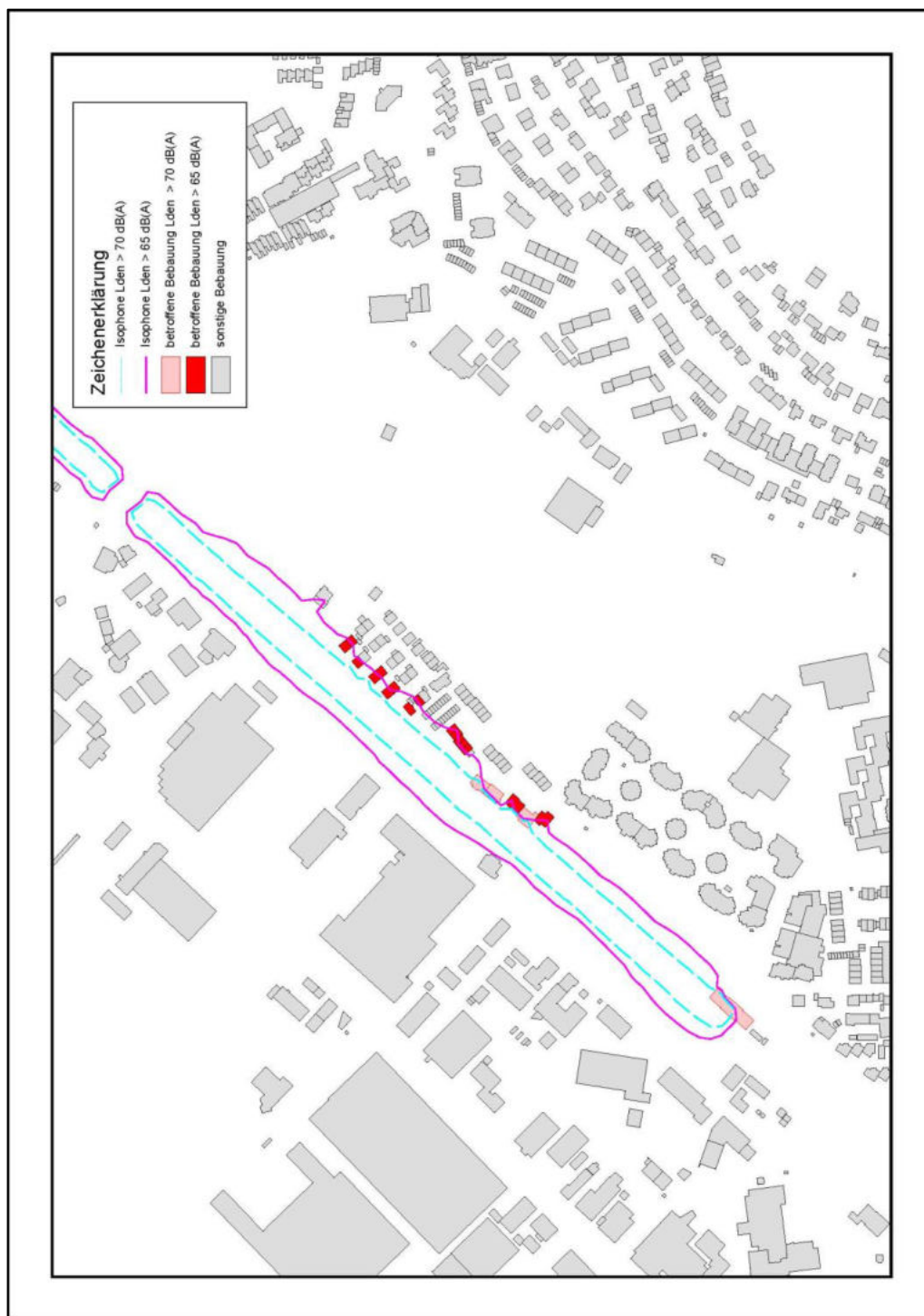
Abbildung 17 - Gebäudetypologie Bereich Schießrainweg + Bahnhof



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Abbildung 18 - Lärmschwerpunkte Schiene²⁹

(Auslösewerte L_{DEN} : Stufe 1 > 70 dB(A)/ Stufe 2 > 65 dB(A))

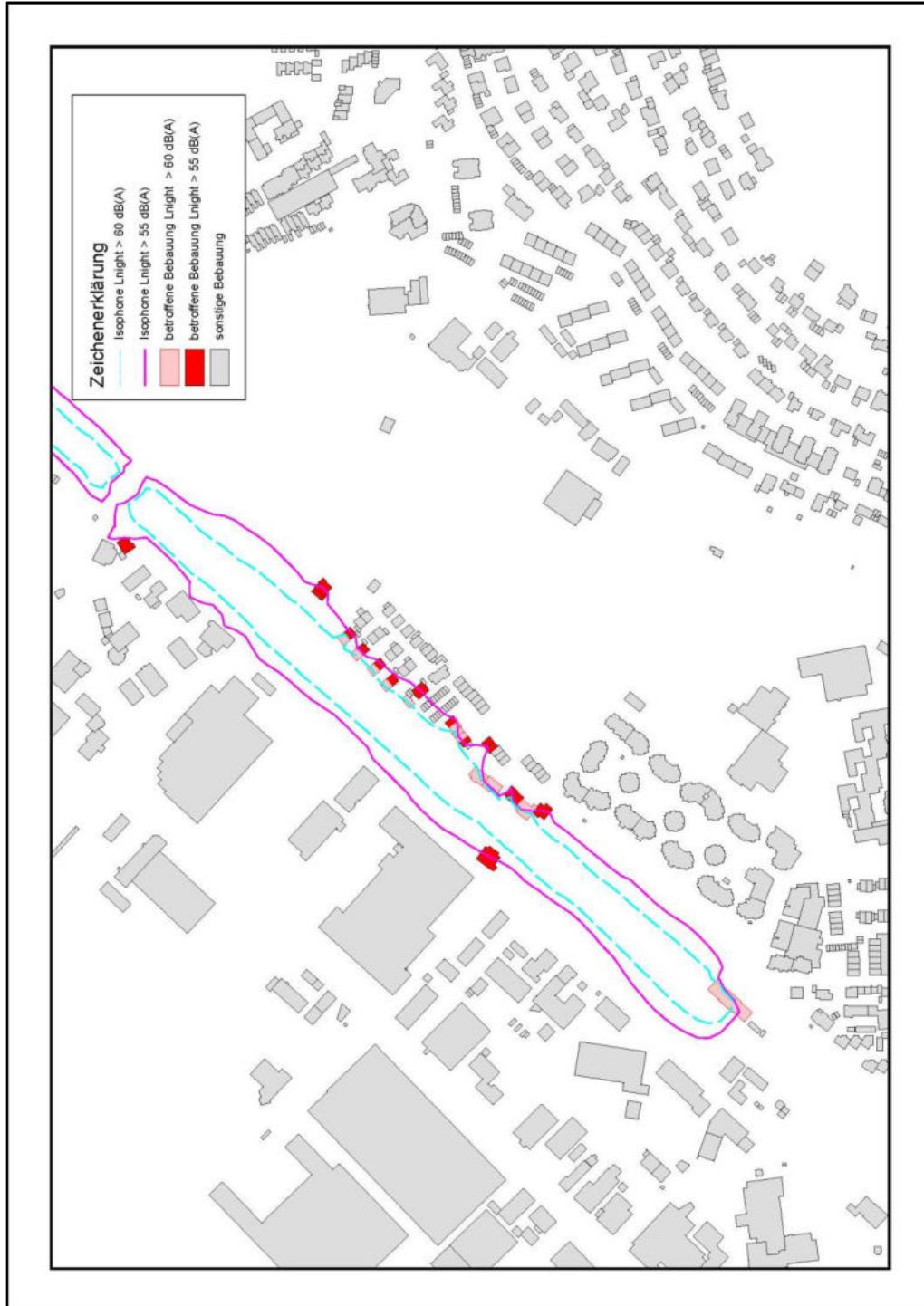


²⁹ auf Basis der Daten der Lärmkartierung Stufe 2 des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA); LUBW (shape-Format); Download vom 14.07.2015

Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Abbildung 19 - Lärmschwerpunkte Schiene³⁰

(Auslösewerte L_{Night} : Stufe 1 > 60 dB(A)/ Stufe 2 > 55 dB(A))



³⁰ auf Basis der Daten der Lärmkartierung Stufe 2 des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA); LUBW (shape-Format); Download vom 14.07.2015

3.5 Bereits vorhandene Schallschutzmaßnahmen

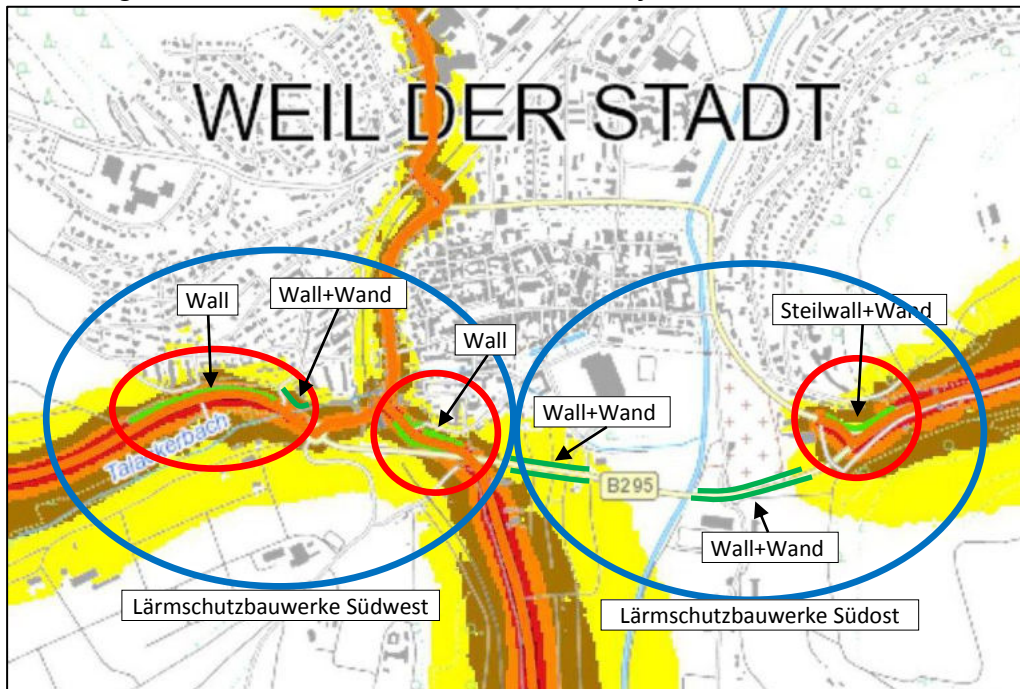
Auf der Gemarkung der Stadt Weil der Stadt wurden bereits Schallschutzmaßnahmen gegenüber dem Straßenlärm umgesetzt. Im Folgenden werden die Maßnahmen näher beschrieben.

3.5.1 Schallschutzmaßnahmen gegenüber Straßenlärm

Eine Übersicht über die bereits bestehenden Lärmschutzmaßnahmen an der Straße (hier v.a. B 295 und südliche L 1182) zeigen Abbildung 20, Abbildung 21 und Abbildung 22.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen - Schallschutzwände/ -wälle

Abbildung 20 - Vorhandene aktive Lärmschutzmaßnahmen



(hellgrüne Lärmschutzmaßnahme innerhalb roter Umrandung = in Lärmkartierung berücksichtigt)



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Abbildung 21 - Lärmschutzbauwerke (Südwest)



Abbildung 22 - Lärmschutzbauwerke (Südost)



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Abbildung 23 - weitere vorhandene Lärmschutzmaßnahmen



Geschwindigkeitsbeschränkungen

Geschwindigkeitsbeschränkung (B 295) auf 70 km/h zwischen östlicher und westlicher Ortszufahrt sowie vor westlichem Kreisverkehr auf 50 km/h. Innerhalb des gesamten Altstadtkerns Zone 20.

Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)/allg. Maßnahmen

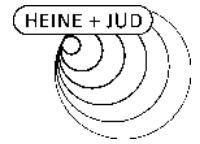
Lkw-Fahrverbot für Lkw mit einer Länge > 10 m im gesamten Altstadtkern.

Umgehungsstraße

Die B 295 wurde als Umgehungsstraße realisiert (2002). Der überörtliche Verkehr kann somit die Kernstadt in Ost-West-Richtung umfahren.

Verkehrsflussverstetigung

Im Bereich B 295 / Grabenstraße wurde die Verkehrsflussverstetigung in Form eines Kreisverkehrs realisiert.



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Die Möglichkeit des Baus von weiteren Kreisverkehren anstelle von Lichtsignalgesteuerten Kreuzungen wird in der Planung jeweils geprüft und umgesetzt, sofern sich dadurch Vorteile ergeben.

Instandsetzung / Erneuerung des Fahrbahnbelages

Innerhalb des Gemeindegebiets erfolgt eine laufende Instandsetzung der Fahrbahnbeläge.

Planerische Maßnahmen

Die Stadt Weil der Stadt verfolgt konsequent die Schließung von Baulücken.

3.5.2 Schallschutzmaßnahmen gegenüber Schienenlärm

Gegenüber dem Schienenverkehrslärm wurden bisher keine Maßnahmen realisiert.

3.6 Kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen

Lärm ist nicht nur ein Thema, welches bei städtebaulichen Fragestellungen zu thematisieren ist, sondern ein grundsätzliches gesellschaftlich-politisches Thema, da Lärm von uns allen und ständig erzeugt wird. Zukünftig wird es deshalb wichtig sein, über Information und Aufklärung die Herkunft und Auswirkung von Lärm darzustellen.

Zukünftig wird das Thema „Umgebungs-lärm“ verstärkt in städtebauliche Überlegungen Berücksichtigung finden. Bereits in den vergangenen Jahren wurde von der Stadt Weil der Stadt das Thema „Lärm“ bei Bebauungsplänen berücksichtigt. Entsprechende städtebauliche Planungen und bautechnische Maßnahmen wurden geplant und umgesetzt.



4 Ermittlung, Bewertung und Auswahl von Maßnahmen

In den folgenden Kapiteln werden zunächst grundsätzlich mögliche Maßnahmen gegenüber den verschiedenen Lärmarten beschrieben. Im Anschluss daran wird die Methodik der Maßnahmenwahl erläutert. Daraus ergeben sich dann die Maßnahmen, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Weil der Stadt umgesetzt werden sollen.

4.1 Allgemeines

Die Aufstellung eines Lärmaktionsplans zielt darauf ab, durch aktive, passive und / oder organisatorisch-planerische Maßnahmen eine Verbesserung der Lärmsituation an den Hauptlärmquellen herbeizuführen. Hierbei werden Einzelfallprüfungen (für einzelne bzw. wenige Gebäude) nicht angestrebt. Zum Erzielen einer wirksamen und nachhaltigen Lärminderung sind Maßnahmen zur Vermeidung von Emissionen vorrangig anzuwenden. Aufgrund der individuellen Voraussetzungen in jeder Kommune gibt es zwangsläufig keine standardisierbaren Handlungskonzepte für den Lärmaktionsplan. Entsprechend der örtlichen Situation, den bereits geleisteten Vorarbeiten, den finanziellen Rahmenbedingungen und den unterschiedlichen Belastungssituationen in einer Kommune müssen jeweils individuelle Maßnahmen(-bündel) entwickelt und abgestimmt werden. Kernstück der Lärmaktionspläne sind, wie zuvor erläutert, die Lärminderungsmaßnahmen, zu denen insbesondere die Instrumente der Verkehrsplanung, der Raumordnung, der auf die Geräuschquelle ausgerichteten technischen Maßnahmen, die Verringerung der Schallübertragung und verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize zählen³¹. Zu betonen ist, dass die Lärmaktionsplanung nicht auf einzelne Gebäude beschränkt werden soll, bei denen die Auslösewerte überschritten werden. Der Umgebungslärm-RL liegt ein weitergehender, flächenhafter Ansatz zugrunde.

Eine „Mindestwirkung“ von Lärmschutzmaßnahmen lässt sich nicht festlegen. Legte man bei straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen das vielfach geforderte 3 dB(A)-Kriterium zugrunde, so wären viele Maßnahmen nicht möglich. Dies widerspricht jedoch den Erfordernissen eines effektiven Lärmmanagements. Auch eine Lärminderung um weniger als 3 dB(A) kann zu einem deutlichen Rückgang der Belästigung und der Zahl der Belästigten führen³². Es

³¹ Umweltgutachten 2008 des Sachverständigenrates für Umweltfragen, Umweltschutz im Zeichen des Klimawandels, BT-Drs. 16/9990, S. 403 Rn. 847.

³² Vgl. statt vieler OVG NW, Urt. v. 01.06.2005, 8 A 2350/04, juris, Rn. 63 ff.: „Allerdings ist zumindest bei besonders hoher Lärmbelastung zu berücksichtigen, dass nach akustischen Erkenntnissen auch eine Pegelminderung von weniger als 3 dB(A) hörbar ist, und in Betracht zu ziehen, dass schon das Unterbleiben einzelner Spitzenpegel für das akustische Empfinden der Betroffenen eine spürbare Erleichterung bedeuten kann, auch ohne dass eine Reduzie-



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

gibt eine Reihe von Maßnahmen, die nur eine geringe Minderung des Mittelungspegels bewirken, jedoch zu einer deutlichen Reduzierung des Anteils Belästigter führen. „So ergab sich in einem Berliner Modellversuch (VEPRO) aus dem Jahr 2000, dass sich durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung für den gesamten Kfz-Verkehr auf Tempo 30 eine Reduzierung des Mittelungspegels um nur 1,4 dB(A) ergab, der Anteil stark und äußerst stark Belästigter dabei jedoch um 26 % abnahm.“³³ Selbst wenn der Mittelungspegel „nur“ um 2 oder 3 dB(A) reduziert wird, kann die – mit dem Mittelungspegel nur unzureichend erfasste³⁴ – Störungswirkung von Spitzenschallpegeln merklich gemildert sein. Darüber hinaus können mehrere „kleine“ Maßnahmen, deren Umsetzung in unterschiedlichen Zuständigkeitsbereichen liegen, in der Summe eine Minderungswirkung von 3 dB(A) und mehr erreichen. Bei einem Vorausschluss einzelner Maßnahmen, beispielsweise durch die Straßenverkehrsbehörde, weil die alleinige Wirkung der Maßnahme unterhalb des 3 dB(A)-Kriteriums liegt, ist die oben genannte Summenwirkung verschiedener „kleiner“ Maßnahmen nicht zu erreichen.

Die Lärmaktionsplanung ist ein interdisziplinäres Instrument, in der mehrere Fachbereiche ineinander greifen (siehe Abbildung 24). Daher ist die fachübergreifende Abstimmung und die Koordination bzw. die Kooperation zwischen den Fachplanern und der planaufstellenden Gemeinde besonders wichtig. Für den einzelnen Fachplaner ist es oft nicht möglich Aussagen, z. B. über die Wirkung einer Lärmschutzmaßnahmen, zu treffen. So führt aus schalltechnischer Sicht ein Lkw-Durchfahrtsverbot oder eine komplette Umleitung des Verkehrs³⁵ zu einer deutlichen Pegelminderung im entsprechenden Bereich. Es ist dabei aber zu berücksichtigen, dass ggf. eine Verlagerung des Verkehrs in andere (empfindliche) Bereiche stattfindet und diese durch die empfohlene Maßnahme belastet wird (Verlagerungseffekt mit Verlärmung anderer Gebiete). Um diese Effekte sowohl qualitativ als auch quantitativ (in Form einer Pegelminderung bzw. Pegelerhöhung) darstellen zu können, werden umfassende Verkehrsuntersuchungen vom entsprechenden Fachplaner erforderlich. Ähnliches gilt z. B. für den Ausbau des Radwegenetzes oder die Förderung des ÖPNV. Auch hier sind weitergehende, tiefgreifende Untersuchungen vom ent-

zung des insoweit nur beschränkt aussagekräftigen Mittelungspegels um 2 oder 3 dB(A) erreicht wird.“

³³ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 18.06.2012, S. 17.

³⁴ Ein Schlafender wird insbesondere durch Einzelereignisse – durch Spitzenschallpegel – geweckt und nicht durch einen Mittelungspegel. Der Mittelungspegel ist eine rein rechnerische Größe. Ortscheid/Wende, Zeitschrift für Lärmbekämpfung, 2004, 80 (82): Der Mittelungspegel ist eine künstliche Größe mit dem Ziel, auch fluktuierende Geräusche mit lediglich einem Wert zu kennzeichnen. Als solcher ist er im Grunde nicht hörbar; es können sogar identische Mittelungspegel zu unterschiedlichen Wahrnehmungen führen.

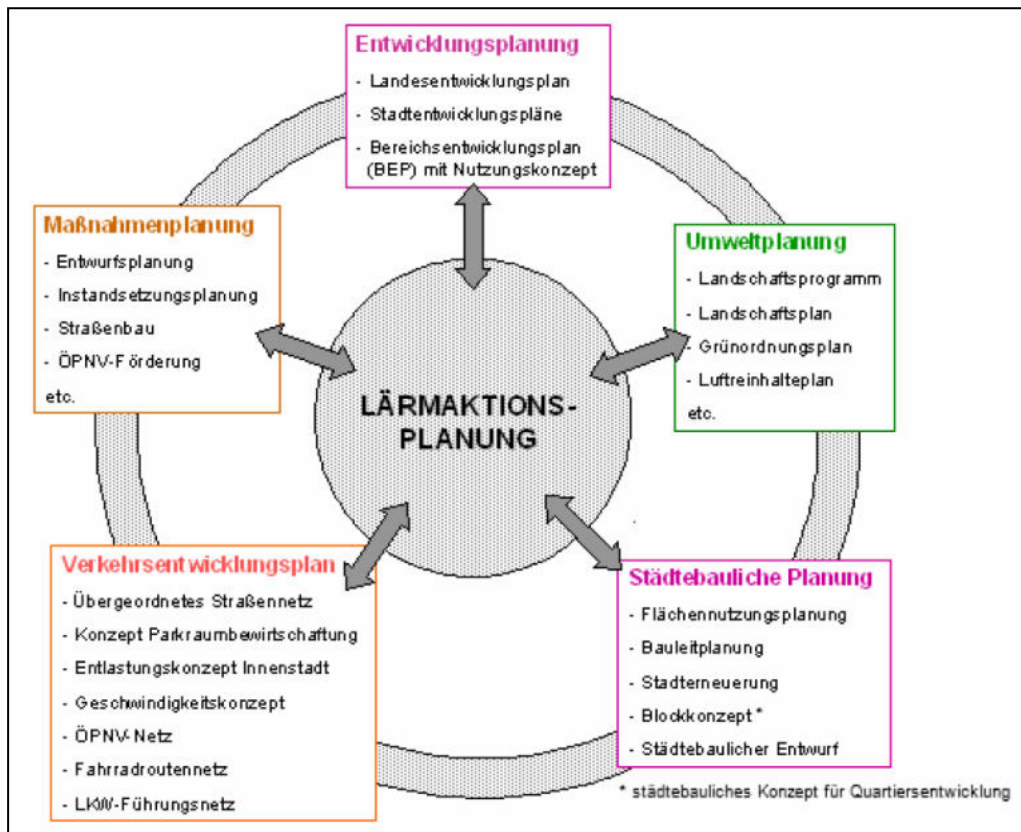
³⁵ Gleiches gilt z. B. auch für Parkleitsysteme oder Einbahnstraßenregelungen.

Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

sprechenden Fachplaner erforderlich, die darstellen, inwieweit der Ausbau der Radwege oder die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs zur Abnahme des motorisierten Individualverkehrs führt. Da ein Lärmaktionsplan alle 5 Jahre zu überarbeiten bzw. zu überprüfen ist, werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Weil der Stadt anschließend mittelfristige und kurzfristige Maßnahmen empfohlen, deren Wirkung aus schalltechnischer Sicht „nachweisbar“ sind.

Der Anhang A1 bis A7 enthält eine tabellarische Übersicht der grundsätzlich möglichen Maßnahmen der Lärminderung. Dabei werden die einzelnen Maßnahmen sowohl den einzelnen Lärmarten (Straße, Schiene) zugeordnet, als auch innerhalb der Lärmarten noch einmal zwischen aktiven und planerisch-organisatorischen Maßnahmen unterschieden. Passive Maßnahmen werden gesondert betrachtet. Der Fokus bei der Erläuterung der einzelnen Maßnahmen liegt auf einer kurzen Beschreibung der jeweiligen Maßnahme, der Wirkung, dem Aufwand für die Umsetzung und auf dem Zeithorizont. Sofern möglich werden zudem Aussagen zu den Kosten getroffen.

Abbildung 24 – Integration der Lärmaktionsplanung in andere raumbezogenen Planungen



Quelle: LAI – Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 18. Juni 2012

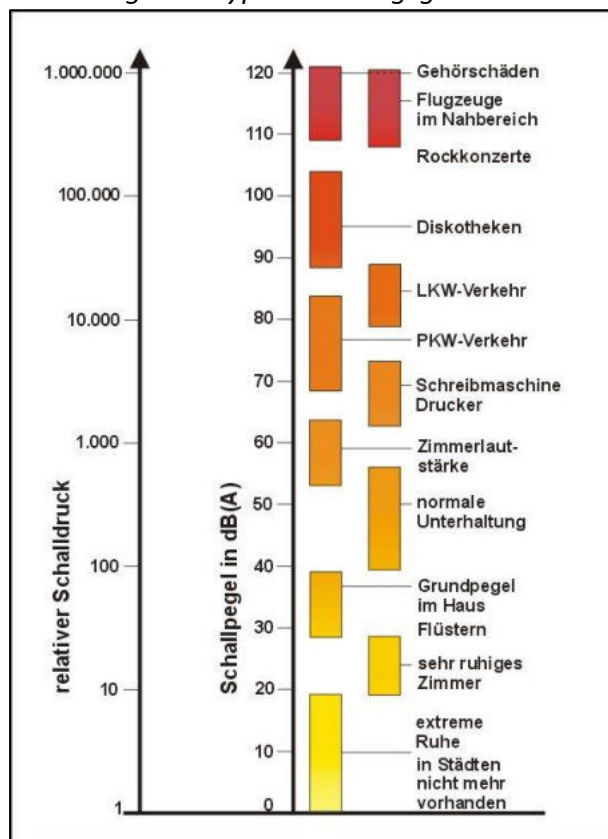
4.2 Subjektive Geräuschwahrnehmung

Die Empfindung von Geräuschen ist von Mensch zu Mensch unterschiedlich und hängt u. a. von der Geräuschzusammensetzung und der eigenen Einstellung zum gehörten Ereignis ab. So kann laute Musik durchaus als entspannend empfunden werden, wohingegen Verkehrsgeräusche mit derselben Pegelhöhe, als belästigend und störend wahrgenommen werden.

Auch differiert die Fähigkeit der Wahrnehmung von Lärmpegelreduzierungen zwischen Menschen. Manche Menschen können bereits Pegelreduzierungen von 1 dB(A) bemerken. Im Mittel geht man davon aus, dass Pegelreduzierungen von 2 bis 3 dB(A) vom menschlichen Gehör hörbar bzw. spürbar sind.

Zur Einordnung von Pegelhöhen bzw. Lautstärken sind in der folgenden Abbildung typische Alltagsgeräusche mit der entsprechenden „dB(A)-Angabe“ aufgeführt. Daraus geht hervor, dass jede menschliche Tätigkeit einen gewissen Geräuschpegel verursacht. Beispielsweise beträgt ein normales Gespräch bereits 60 dB(A) und überschreitet damit den nächtlichen Auslösewert von 55 dB(A).

Abbildung 25 – Typische Alltagsgeräusche – dB(A)-Skala³⁶



³⁶ Städtebauliche Lärmfibel - Hinweise für die Bauleitplanung (online), MVI Baden-Württemberg, Zugriff: 10.03.2014



4.3 Grundsätzlich mögliche Maßnahmen – Straßenverkehr

Für die Minderung von Straßenverkehrslärm existieren eine Fülle möglicher Schutzmaßnahmen, die unterschiedlich stark in das Verkehrsgeschehen eingreifen. Unterscheiden lassen sich die Lärmschutzmaßnahmen in sogenannte aktive, passive und organisatorisch-planerische Maßnahmen.

Den aktiven Maßnahmen gemeinsam ist die Vermeidung von negativen Umweltwirkungen bereits am Emissionsort. Zu den aktiven Maßnahmen zählen beispielsweise Lärmschutzwände und lärm mindernde Fahrbahndecken. Durch passive Maßnahmen, wie z. B. Lärmschutzfenster, können Minderungen am Immissionsort erzielt werden. Zu den organisatorischen und planerischen Maßnahmen zählen beispielsweise Verkehrsbeschränkungen, wie die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder die Pegelminderung durch einen größeren Abstand zwischen Emittent und Immissionsort. Grundsätzlich sind in einem ersten Schritt negative Umweltwirkungen bereits am Emissionsort durch aktive Maßnahmen zu vermeiden bzw. zu reduzieren. Ergänzend oder, wenn aktive Maßnahmen nicht möglich sind, sollte geprüft werden, ob die Emittenten in räumlich weniger konfliktbehaftete Bereiche verlagert werden können (organisatorische, planerische Maßnahmen). Erst wenn diese Potenziale ausgeschöpft sind, sollte in einem weiteren Schritt eine Minderung am Immissionsort (passive Maßnahmen) vorgenommen werden. Diese Rangfolge leitet sich aus dem Grundprinzip des Umweltschutzes ab, Umweltauswirkungen möglichst an der Quelle zu vermeiden.

4.3.1 Maßnahmen an der Quelle

Insbesondere aktive Maßnahmen an der Quelle der Geräuschbelastung nach Maßgabe des Verursacherprinzips sind die effektivsten Maßnahmen zur Lärminderung und haben deshalb grundsätzlich Vorrang vor passiven Schallschutzmaßnahmen, mit denen die Lärmbelastungen bei den Betroffenen gemildert werden sollen³⁷.

„Solche nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden, also z.B. auskragende absorbierende Fassadenelemente zur Abschirmung, Verglasung von Balkonen oder der Bau von Schallschutzfenstern mindern nur den Lärm innerhalb der Wohnungen und sollten nur hilfs- und ergänzungsweise eingesetzt werden.“³⁸

³⁷ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 18.06.2012, S. 18.

³⁸ Schulze-Fielitz, in: Koch/Scheuing, GK-BImSchG, Stand: Dezember 2007, § 47d Rn. 64.



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Instandsetzung/Erneuerung des Fahrbahnbelags

Befinden sich die Beläge von Fahrbahnen in schlechtem Zustand, so führt dies zu einer deutlich höheren Belastung der Anwohner³⁹. Die Sanierung des Straßenbelags kann mehrere dB(A) Lärmreduzierung bringen. Rechtliche Vorgaben, ab wann Fahrbahnbeläge zu erneuern sind, gibt es nicht. Nach den Straßengesetzen haben die Baulastträger die Straßen in verkehrssicherem Zustand zu unterhalten. Sind sie dazu nicht in der Lage, sind durch Beschilderung die Verkehrsteilnehmer darauf hinzuweisen.

Derzeitig sind die Fahrbahndecken in Weil der Stadt in gutem Zustand, so dass in den nächsten Jahren keine flächendeckende Instandsetzung oder Erneuerung des Fahrbahnbelags der im LAP betroffenen Straßen angestrebt wird.

Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelages

Mittlerweile gibt es viele Untersuchungen optimierter Fahrbahndeckschichten und ihrer lärmmindernden Wirkung⁴⁰. Um Aussagen über die dauerhafte Lärmpegelminderung zu treffen, fehlt es allerdings noch an Langzeituntersuchungen. Weiterhin fehlen häufig Darlegungen zum Minderungspotenzial bei Geschwindigkeiten unter 50 km/h. Im folgenden werden zwei lärmmindernde Fahrbahndecksichten vorgestellt - der sogenannte LOA 5 D (lärmoptimierter Asphalt oder „Düsseldorfer Asphalt“) und der OPA (offenporiger Asphalt).

LOA 5 D (Düsseldorfer Asphalt)

Nach Untersuchungen der Ruhr Universität Bochum⁴¹ beträgt die Pegelminderung eines LOA 5 D (Düsseldorfer Asphalt) im Vergleich zu herkömmlichen Asphaltbelägen bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h rund 5 bis 6 dB(A) (vgl. Abbildung 26). Für Geschwindigkeiten von 50 km/h gibt das Umweltbundesamt in einer Untersuchung¹ erzielbare Pegelminderungen gegenüber „typischen Asphaltbelägen“ von 5,1 dB(A) für Pkw und 1,1 dB(A) für Lkw an. Das Umweltamt der Landeshauptstadt Düsseldorf gibt bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h eine erreichbare Pegelminderung von 3 bis 6 dB(A)⁴² an. Im Mittel kann eine Lärminderung von 3 dB(A) erreicht werden, die Messwerte streuen allerdings recht stark⁴³. Diese Schwankungen sind sowohl von der

³⁹ Zur „besonderen Lästigkeit“ des Verkehrslärms infolge von Fahrbahnschäden (Überfahren von Querrillen und Vertiefungen, Unebenheiten usw.) vgl. OVG NW, Urt. v. 01.06.2005, 8 A 2350/04, juris, Rn. 77.

⁴⁰ „Lärmindernde Fahrbahnbeläge – Ein Überblick über den Stand der Technik“, Umweltbundesamt, 2009

⁴¹ Lärmindernde Asphaltdeckschichten für kommunale Straßen, Prof. Dr.-Ing. Martin Radenberg, Ruhr Universität Bochum, März 2010

⁴² <http://www.duesseldorf.de/umweltamt/laerm/film/player.shtml>

⁴³ „Lärmindernde Fahrbahnbeläge – Ein Überblick über den Stand der Technik“, Umweltbundesamt, 2014



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Geschwindigkeit als auch von der Verkehrszusammensetzung (Schwerverkehrsanteil) abhängig. Eingesetzt werden sollte der LOA 5 D bei dominierendem Pkw-Verkehr.

Für eine zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h wird keine Angabe gemacht, es ist jedoch zu erwarten, dass auch bei geringeren Geschwindigkeiten eine Pegelminderung erzielt werden kann. Ein Problem ist, dass für die lärmmindernden Beläge derzeit kein standardisiertes Verfahren für den Einbau (und die Berechnungen) existiert. Weiterhin ist die pegelmindernde Wirkung nicht über die gesamte Standzeit garantiert bzw. fehlen hierzu noch Langzeiterfahrungen. Durch die Nutzung bedingte Veränderungen der Lärmreduzierung sind nach 2 Jahren nicht erkennbar, weitere Untersuchungen sind geplant¹. Innerorts könnte trotzdem zur Reduzierung der Pegel als Straßenoberfläche ein lärmoptimierter Asphalt LOA 5 D eingesetzt werden. Durch den Einsatz eines lärmoptimierten Asphalts wird das Reifen-Fahrbahn-Geräusch gesenkt, das bei Fahrgeschwindigkeiten ab rund 20 km/h überwiegt (vgl. Abbildung 27). In Kombination mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h liegt die zu erwartende Pegelminderung mit Sicherheit unter den o. g. Werten, sollte jedoch deshalb nicht von vorne herein als lärmmindernde Maßnahme verworfen werden.

Abbildung 26 – Lärminderung LOA 5D im Vergleich zu typischen Asphaltbelägen

Workshop 4. März 2010, Bergisch Gladbach

LVW • RUHR UNIVERSITÄT BOCHUM

RUB

Statistischer Vorbeifahrtpegel, Messungen der BAST

Straßenoberfläche	L in dB(A) bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit von			
	30 km/h	40 km/h	50 km/h	80 km/h
Referenzwert nach RLS-90 umgerechnet auf den Vorbeifahrtpegel für Pkw	66,6	68,8	71,0	77,1
Splittmastixasphalte (SMA) Dünnenschicht im Kalteinbau (DSK)	65,2	68,7	71,9	
Lärmarme Splittmastixasphalte (SMA LA)			70,0	74,8
Asphaltbetone (AC D)	62,6	66,3	69,5	
Dünnenschicht im Heißeinbau (DSH)			67,6	
LOA 5 D				71,6

2. Konzept und Umsetzung der lärmoptimierten Asphaltdeckschicht (LOA 5 D) Quelle: asphalt

20

-5,5 dB(A)

Quelle: Lärmmindernde Asphaltdeckschichten für kommunale Straßen, Ruhr Universität Bochum, März 2010



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Abbildung 27 – Geschwindigkeit, ab der das Reifen-Fahrbahn-Geräusch überwiegt

Kraftfahrzeugtype	bei Fahrt mit konstanter Geschwindigkeit	bei Beschleunigung
Pkw aus den Jahren 1985-1995	30-35 km/h	45-50 km/h
Pkw ab 1996	15-25 km/h	30-45 km/h
Lkw aus den Jahren 1985-1995	40-50 km/h	50-55 km/h
Lkw ab 1996	30-35 km/h	45-50 km/h

Quelle: Umweltbundesamt, Perspektiven für Umwelt & Gesellschaft

Offenporige Asphalte

Durch den Einbau eines offenporigen Asphalt (OPA) werden Pegelminderungen von bis zu 10 dB(A)⁴⁴ im Neuzustand erzielt. Die Wirkungszeit bzw. die Nutzungsdauer ist mit 8 bis 12 Jahren⁴⁵ jedoch eher gering. "Einschichtigen offenporigen Asphalten [...] wird ein D_{Stro} -Korrekturwert (Korrekturwert für die Straßenoberfläche) von -5 dB(A) bei Geschwindigkeiten von mehr als 60 km/h auf Außerortsstraßen für mindestens 8 Jahre zugewiesen"⁴⁶

Das Bayerische Staatsministerium führt folgendes aus¹:

„Unter folgenden Randbedingungen ist der Einbau von OPA nicht sinnvoll:

- bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h,
- bei häufig stehendem Verkehr („Stop and Go“),
- im Bereich von Kreuzungen und /oder Einmündungen,
- bei hoher Belastung in Folge abbiegendem Schwerverkehr (z. B. Ein- und Ausfahrten zu gewerblichen Anlagen, Abbiegestreifen mit Schwerverkehr),
- bei Versorgungsleitungen im Bereich der Fahrbahn,
- in kurvigen Streckenabschnitten oder Kreisverkehren,
- in Parkbuchten, Bushaltestellen,
- in Strecken mit starkem Bewuchs mit Laub abwerfenden Pflanzen nahe an der Straße (z. B. Alleen),
- bei Verschmutzungsfahrer (z. B. landwirtschaftlichem Verkehr).

Die vorstehenden Randbedingungen sollten insbesondere bei innerörtlichen Straßen beachtet werden. Um die von der lärmindernde Wirkung erforderli-

⁴⁴ http://www.leiserstrassenverkehr.bayern.de/laermarme_belaenge/offenporiger_asphalt/

⁴⁵ Lärmoptimierte Asphaltbetone für Städte LOA 5D, Amt für Verkehrsmanagement, Landeshauptstadt Düsseldorf, 12. Chemnitzer Fachseminar Schall-Immissionsschutz

⁴⁶ "Lärmindernde Fahrbahnbeläge – Ein Überblick über den Stand der Technik", Umweltbundesamt, 2014



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

che Gleichmäßigkeit bei der Herstellung von OPA zu erreichen, sollte eine Mindestlänge von 1.000 m nicht unterschritten werden.“

Regenwasser läuft in die Schicht ab, deswegen muss die Entwässerung am tiefliegenden Straßenrand darauf abgestimmt sein. Der Einbau von OPA auf bestehenden Strecken ist daher aufwändig, da auch die komplette Entwässerung angepasst werden muss. Ein weiterer Nachteil ist, dass OPA empfindlich gegenüber mechanischen Schädigungen sind (z. B. Unfälle oder Reifenschäden). Reparaturen von OPA sind kompliziert, da der Wasserabfluss in der Schicht nicht unterbrochen werden darf. Auch beim Winterdienst ist besondere Aufmerksamkeit erforderlich, insbesondere bei Streuzeitpunkt, Streuhäufigkeit und Streumenge. Der Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelages – für sich gesehen, also nicht als Element eines umfangreichen Straßenbauvorhabens – ist keine zulassungsbedürftige Maßnahme nach § 17 FStrG. Nach § 17 S. 1 FStrG – so sind der Neubau oder die Änderung von bestehenden Bundesstraßen nur dann rechtmäßig, wenn sie durch Zulassungsentscheidung⁴⁷ legitimiert sind. Keine zulassungsbedürftige Änderung in diesem Sinn ist das Aufbringen eines neuen Belags, auch wenn dies bedeutsame Auswirkungen auf die Anlieger haben kann⁴⁸. Damit handelt es sich bei dem Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelages um eine Maßnahme nach §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG (strikte Bindung des Straßenbaulastträgers!).

In Weil der Stadt wird bei anstehender Erneuerung der Hauptverkehrsstraßen abgewogen, inwieweit der Einbau eines lärmoptimierten Asphalts realisierbar und sinnvoll ist. Z.B. Bereich Kreuzung Grabenstraße bis Höhe Aral in Weil der Stadt. In Merklingen im Bereich Kreuzung Kirchplatz/ Rathaus bis Kreisel/ Fa. Weinbrenner ist bereits lärmoptimierter Asphalt verbaut.

⁴⁷ Als Oberbegriff für Planfeststellungsbeschluss und Plangenehmigung!

⁴⁸ Kromer, in: Müller/Schulz, Bundesfernstraßengesetz, 2008, § 17 Rn. 9.



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Lärmschutzwände/ -wälle

Lärmschutzwände sind bei Straßen, die keine Erschließungsfunktion für angrenzende Grundstücke haben, sehr wirkungsvoll. Hier lassen sich Geräuschminderungen von bis zu 20 dB(A) erreichen⁴⁹. Allerdings werfen Lärmschutzwände mitunter erhebliche städtebauliche Probleme auf⁵⁰. Denkbar ist auch die Einhausung von stark befahrenen Straßen. Hier stellt sich allerdings jeweils die Frage nach der Verhältnismäßigkeit (Kosten/Nutzen).

Die vom Straßenverkehrslärm betroffene Bebauung an den Lärmschwerpunkten in Weil der Stadt sowie Merklingen liegt unmittelbar an den Verkehrswegen, so dass aktiver Schallschutz in Form von Lärmschutzwänden und -wällen sowohl aus Platzgründen als auch aus Gründen der Grundstückerschließung weitgehend ausscheiden.

Im Bereich der Schienenstrecke sind grundsätzlich Lärmschutzwände unmittelbar an der Trasse möglich. Allerdings lägen diese im Eigentum der DB. Im Bebauungsplan "Schiessrainweg I - 2. Änderung" sind bereits Festsetzungen zum passiven/ aktiven privaten Schallschutz getroffen.

⁴⁹ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 18.06.2012, S. 26f. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass Schallreflexionen an schallharten Oberflächen zusätzliche Ausbreitungswege bilden, auf denen das Geräusch zum Immissionsort gelangen kann.

⁵⁰ Instrukтив Gatz, Anm. zu BVerwG, Urt. v. 22.03.2007, 4 CN 2/06, juris: Damit im betreffenden Fall die Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten werden könnten, müssten an allen vier Seiten des Baugebiets Lärmschutzwälle errichtet werden. Das würde zu einer hermetischen Abschottung des Baugebiets nach Art einer Ritterburg führen und das Baugebiet wie ein Ghetto von der Umgebungsbebauung, namentlich dem dicht bebauten Nachbarortsteil, isolieren. Dass darin ein städtebaulicher Misstand liege, hat das BVerwG überzeugt.

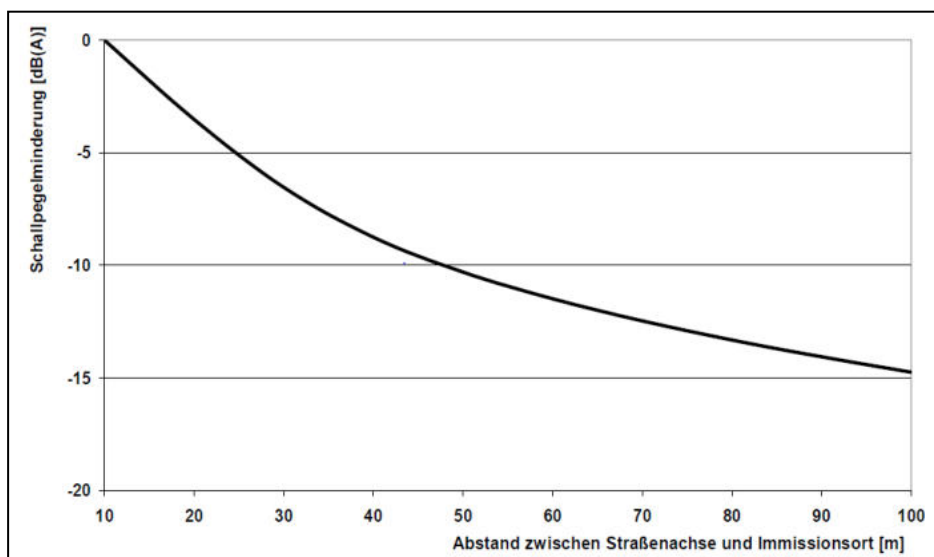
Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Straßenraumgestaltung

Durch die Verjüngung der Fahrbahn etwa zugunsten eines Parkstreifens oder eines Radverkehrsweges ergibt sich eine Vergrößerung des Abstandes von der Fahrspur – und damit dem Emissionsort, d.h. der Quelle des Lärms – zu den Gebäuden als dem typischen Aufenthaltsort von Menschen⁵¹. Dies führt zu einer Verringerung der Lärmpegel wie auch zu einer zusätzlichen Verringerung der Lärmwahrnehmung. Die erzielbare Minderung ist dabei von der Art des Schallfeldes abhängig. Bei geschlossener, hoher und enger Bebauung bestehen Mehrfachreflexionen. Hier ergeben sich nur geringere Minderungen von etwa 0,5 dB(A). Ansonsten können Minderungen von bis zu 1,5 dB(A) erzielt werden⁵².

In der folgenden Abbildung wird die Wirkung der Abstandsvergrößerung zwischen Geräuschquelle und Immissionsort bei freier Schallausbreitung (d. h. keine Abschirmung durch Gebäude oder sonstige Objekte) aufgezeigt. Um eine merkliche Pegelminderung von rund 1 bis 3 dB(A) zu erzielen, muss der Abstand zwischen Quelle und Empfänger auf rund 4 bis 5 m vergrößert werden. Als lärmindernde Maßnahme ist die Abstandsvergrößerung im Bestand nachträglich meist nicht realisierbar, da hierfür nicht genug Platz zur Verfügung steht. Die Straßenraumgestaltung als „begleitende“ Maßnahme kann jedoch sinnvoll sein und hat auf die Anwohner und deren „Lärmwahrnehmung“ eine subjektiv positive Auswirkung.

Abbildung 28 – Schallpegelminderung durch Vergrößerung des Abstandes zwischen Straßenachse und Immissionsort von 10 m auf bis zu 100 m bei freier Schallausbreitung



Quelle: LAI – Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 18. Juni 2012

⁵¹ Hierin kann zugleich ein Beitrag zur Verstetigung des Verkehrs liegen.

⁵² LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 18.06.2012, S. 23.



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Straßenräumliche Maßnahmen weisen neben der Lärminderung weitere Synergieeffekte auf, welche auch der Verbesserung der Akzeptanz und Umsetzbarkeit der Maßnahmen dienen:

- Anpassung der Kapazität für den Fahrzeugverkehr
- Nutzung der Flächen für den Umweltverbund
- Förderung der Aufenthaltsqualität
- Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrsflusses
- Verbesserung der Straßenraumqualität und damit Verbesserung der subjektiven Wahrnehmung der Lärmbelastung.

Bau von Umgehungsstraßen

Der Bau von Umgehungsstraßen ist auf den ersten Blick oft das Allheilmittel. Leider scheitert der Bau von Umgehungsstraßen häufig an den leeren öffentlichen Kassen. Gleichwohl können Städte und Gemeinden Umgehungsstraßen in die Lärmaktionsplanung als mittel-/langfristiges Ziel aufnehmen. Dies gilt nicht nur für die Planungen anderer Baulastträger. Auch die eigene Planung etwa im Straßenbau kann aufgenommen werden. Der Bau von Umgehungsstraßen stellt selbstverständlich eine verkehrsplanerische Maßnahme dar, die vom Baulastträger zu berücksichtigen ist.

Die Stadt Weil der Stadt hat bereits Umgehungsstraßen (Josef-Beyerle-Straße und Südumgehung) realisiert.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

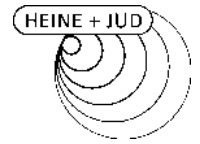
Nach § 45 Abs. 1 S. 2 Ziff. 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung der Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen des Schutzes der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.

Einzelne Maßnahmen sind:

Streckenbeschränkungen für bestimmte Verkehrsarten

Wichtigster Anwendungsbereich für rechtliche Streckenbeschränkungen ist das Verbot für Lkw und/oder Motorräder innerstädtische Straßen oder Wohnstraßen zu benutzen. Lkw-Fahrverbote sind vor allem nachts sehr wirkungsvoll. Im innerstädtischen Verkehr entsprechen etwa zwanzig Pkw einem Lkw⁵³. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bewirkt die Reduzierung des Lkw-Anteils von 20 % auf 5 % eine Reduzierung des Lärmpegels von

⁵³ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 18.06.2012 S. 19.



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

3,4 dB(A)⁵⁴. Das Problem ist allerdings die damit eventuell verbundene Verkehrsverlagerung.

Die Stadt Weil der Stadt hat für den gesamten Kernbereich Altstadt bereits ein Lkw-Verbot für Lkw > 10 m erlassen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen

Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind effektive und kostengünstige Maßnahmen zur Lärminderung, wenn Geschwindigkeitsanordnungen eingehalten werden.

Zur Gewährleistung der Geschwindigkeitsbeschränkungen können insbesondere Kontrollen durchgeführt oder bauliche Maßnahmen ergriffen werden. Die Einengung des optischen Straßenprofils ist geeignet, eine verringerte Fahrgeschwindigkeit über eine veränderte Geschwindigkeitswahrnehmung zu bewirken. Bei einer Reduzierung von 50 auf 30 km/h bei einem Lkw-Anteil von 10 % ist von einem um 2,6 dB(A) geringeren Mittelungspegel und einem um bis zu 5 dB(A) kleineren Maximalpegel auszugehen. Neben dem Lkw-Anteil ist für die im Einzelfall erreichbare Lärmreduktion auch der konkret vorhandene Straßenbelag maßgeblich.

Die Stadt Weil der Stadt hat für den gesamten Kernbereich Altstadt bereits ein Tempo 20-Zone ausgewiesen. Zudem werden im Zuge eines neuen Verkehrskonzeptes Teile der Stuttgarter Straße sowie der Marktplatz als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur erläutert⁵⁵ hierzu: „Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme⁵⁶, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurde, und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 STVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen.

Für die Prüfung, ob diese Tatbestandsvoraussetzungen vorliegen, stellen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine Orientierungshilfe dar.[...]

Straßenverkehrsrechtliche² Lärmschutzmaßnahmen kommen unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung und unter Berücksichtigung eines

⁵⁴ Ebda. S. 21.

⁵⁵ Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, AZ 53-8826-15/75 vom 23.03.2012

⁵⁶ Verkehrsbeschränkende bzw. verkehrsrechtliche Maßnahmen sind beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen und Lkw-Durchfahrtsverbote.



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

bereits vorhandenen Lärmschutzes insbesondere ab folgenden Werten (RLS 90⁵⁷) in Betracht:

- 70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags)
- 60 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts)
- in Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A).

Liegen die Beurteilungspegel für eine große Zahl von Betroffenen über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen der Behörde zum Einschreiten. [...] Bei einer Überschreitung der Werte um 3 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.“

Das bedeutet für die Durchsetzung bzw. für die Prüfung, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung oder sonstige verkehrsbeschränkende Maßnahmen durchzuführen sind, zumindest das Erreichen der Beurteilungspegel (nach RLS 90) von 70 dB(A) (tags) und / oder 60 dB(A) (nachts) erforderlich ist. Liegen die Beurteilungspegel unter den oben genannten Werten, so sind eine Geschwindigkeitsbeschränkung bzw. sonstige verkehrsbeschränkende Maßnahmen nur schwer bzw. nicht durchzusetzen.

In Weil der Stadt sollen verkehrsbeschränkende Maßnahmen im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung der 2. Stufe bei einer Unterschreitung von 70 dB(A) L_{DEN} bzw. 60 dB(A) L_{Night} nicht weiter verfolgt werden.

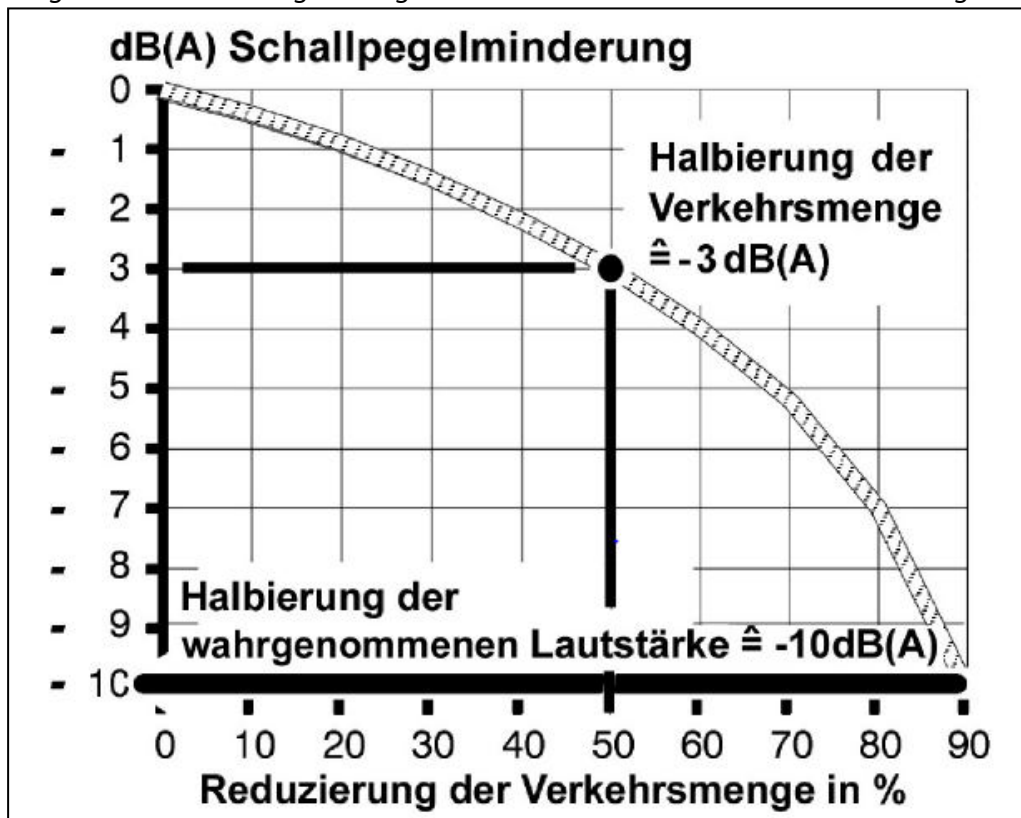
⁵⁷ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90, der Bundesminister für Verkehr, Abteilung Straßenbau, Ausgabe 1990

Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Pegelminderung durch Reduzierung der Verkehrsmenge

Eine der wirksamsten lärm mindernden Maßnahmen ist die Reduzierung der Verkehrsmengen im Gemeindegebiet. Um eine Pegelminderung von 3 dB(A) zu erhalten, muss bei gleicher Verkehrszusammensetzung die Verkehrsmenge halbiert werden (siehe Abbildung 29).

Abbildung 29 – Lärminderungspotenzial (Mittelungspegel) durch Reduzierung der Verkehrsmengen bei gleichbleibender Verkehrszusammensetzung



Quelle: LAI – Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 18. Juni 2012



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Verstetigung des Verkehrs

Durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses mit nur wenigen Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen lässt sich eine spürbare Lärmentlastung erreichen, obwohl die Minderung des Mittelungspegels nur gering ist. Optimal ist ein sich langsam, mit stetiger Geschwindigkeit bewogender Verkehr. In diesem Fall entsteht ein gleichmäßiges Verkehrsgeräusch ohne die besonders belastigenden Pegelspitzen. „Die allein mit einer Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h einhergehende Verstetigung bewirkt zusätzlich bis zu 1,5 dB(A) niedrigere Mittelungspegel und 7 dB(A) geringere Maximalpegel.“⁵⁸ Eine Verstetigung des Verkehrs wird erreicht, wenn der Verkehrsfluss nicht durch Anfahren oder Bremsen unterbrochen wird. Als mögliche Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrs kommen in Betracht: geeignete Ampelschaltungen (Grüne Welle bei Tempo 30), Anzeige der empfohlenen Geschwindigkeit, „Dauerrot“ für Fußgänger mit Anforderungskontakt, Rückbau des Straßenquerschnitts⁵⁹ bei gleichzeitiger Einrichtung von Abbiegespuren an Knotenpunkten oder die Realisierung von Kreisverkehren. Eine Verstetigung des Verkehrs in bebauten bzw. bewohnten Gebieten setzt voraus, dass die Verkehrsmenge in diesen Bereichen nicht so groß wird, dass der Verkehr nicht mehr fließen kann, sondern sich staut. Hier kann die Einrichtung von sog. Pfortnerampeln eine geeignete Maßnahme darstellen. Pfortnerampeln können die Flüssigkeit des innerstädtischen Verkehrs sicherstellen, indem sie den Stau außerhalb der Ortslagen aufbauen.

Die Stadt Weil der Stadt hat bereits im Bereich des südwestlichen Stadtzugangs im Bereich B 295/ Grabenstraße sowie in Merklingen im Bereich Weinbrenner/ Zufahrt Metzelwiesen Kreisverkehre realisiert.

⁵⁸ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 18.06.2012, S. 22.

⁵⁹ Die Verjüngung der Fahrbahnbreite dämpft die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit, indem ein Anreiz für eine langsame Fahrt gesetzt wird (kein starkes Beschleunigen nach Überqueren einer Kreuzung in eine breite, freie Strecke).



4.3.2 Maßnahmen des passiven Schallschutzes

Soweit aktiver Schallschutz nicht machbar ist (z.B. keine Lärmschutzwand wegen der Erschließungsfunktion für angrenzende Grundstücke innerorts) oder aus Kostengründen (z.B. hohe Kosten für den Austausch eines noch mangelfreien Straßenbelags gegen einen ZWOPA) kommt passiver und (ggf. auch aktiver Schallschutz) in Betracht⁶⁰. Voraussetzung ist eine Überschreitung der in Tabelle 9 aufgeführten Sanierungswerte.

Tabelle 9 - Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung (Straße)⁶¹

Gebietsnutzung	Immissionsgrenzwert in dB(A)	
	tags (6 bis 22 Uhr)	nachts (22 bis 6 Uhr)
An Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen; in reinen, allgemeinen Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebieten	67	57
In Kern-, Dorf- und Mischgebieten	69	59
In Gewerbegebieten	72	62

Tabelle 10 - Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung (Schiene)

Gebietsnutzung	Immissionsgrenzwert in dB(A)	
	tags (6 bis 22 Uhr)	nachts (22 bis 6 Uhr)
An Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen; in reinen, allgemeinen Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebieten	70	60
In Kern-, Dorf- und Mischgebieten	72	62
In Gewerbegebieten	75	65

Lärmsanierungsmaßnahmen sind freiwillige Leistungen. Voraussetzung ist die Aufnahme in das Lärmsanierungsprogramm für Bundes- und Landesstraßen des Landes Baden-Württemberg.

⁶⁰ Zum Vorrang des aktiven vor dem passiven Schallschutz siehe oben im Text.

⁶¹ Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25.06.2010, Lärmsanierung an Bundesfernstraßen - Abgesenkte Auslösewerte.



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Diese Maßnahmen werden für Weil der Stadt diskutiert, sofern die Sanierungswerte durch die Bundes- bzw. Landesstraßen überschritten sein könnten. Im Rahmen des Sanierungsprogramms für Schienenwege sind ebenfalls passive Maßnahmen denkbar.

4.3.3 Sonstige Maßnahmen

Die Lärmaktionsplanung verfolgt einen umfassenden Managementansatz. In Betracht zu ziehen sind grundsätzlich alle – insbesondere rechtliche, technische und wirtschaftliche Instrumente – um Lärm zu reduzieren. Dazu gehören auch integrierte Ansätze wie etwa die Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) oder die Aufstellung eines „Verkehrsentwicklungsplans“.

Die genannten Maßnahmen stellen langfristige Prozesse dar, die im Rahmen des vorliegenden Entwurfs des Lärmaktionsplans der Stadt Weil der Stadt noch nicht eingehen. Hier werden, wie zuvor erläutert, kurz- und mittelfristige Maßnahmen einbezogen. Die längerfristigen Prozesse finden ggf. im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans in 5 Jahren Berücksichtigung. Weiterhin wird die Lärmaktionsplanung bei zukünftigen Planungsüberlegungen berücksichtigt und wird bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans dokumentiert.

Die folgenden Maßnahmen werden nachrichtlich dargestellt, da die schalltechnischen Auswirkungen nicht unmittelbar untersucht werden können.

ÖPNV

Auch wenn Maßnahmen zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Personentransportaufkommen (Modal-Split) grundsätzlich alleine nicht hinreichend sind, um kurzfristig erhebliche Lärmreduzierungen zu erreichen, ist die Förderung des ÖPNV eine wichtige Maßnahme. Ein gutes ÖPNV-Angebot entlastet nicht nur die vom Verkehrslärm am schlimmsten belasteten Bereiche, sondern wirkt sich positiv auf das gesamte Gemeindegebiet und ggf. auch auf das Umland aus. Die Förderung des ÖPNV dürfte bereits heute auf der Agenda vieler Städte und Gemeinden stehen: Einfluss auf die Tarif- und Angebotsgestaltung, finanzielle Förderung des ÖPNV, Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge im ÖPNV⁶², Erarbeitung von Konzepten zur Förderung des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs, Parkraumbewirtschaftung zur Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr usw. Qualitativ hochwertige ÖPNV-Angebote stellen eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar und leisten somit einen wichtigen Beitrag zur Bekämpfung des Verkehrslärms. Dabei ist jedoch zu beachten, dass der Förderung des ÖPNV finanzielle Grenzen gesetzt sind.

⁶² Näher dazu LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 18.06.2012, S. 27ff.



Kombimaßnahmen und Verkehrsentwicklungsplan

Gegenüber der herkömmlichen Verwaltungspraxis hat die Lärmaktionsplanung den Vorteil, dass sie Probleme gesamthaft betrachtet und lösen kann. Es besteht die Chance, durch die Kombination von Maßnahmen unterschiedlicher Träger bzw. Behörden die Wirksamkeit von einzelnen Maßnahmen zu steigern. Schließlich sollten die Einzelmaßnahmen nach Maßgabe einer Verkehrsentwicklungsplanung aufeinander abgestimmt sein. Der Verkehrsplan sollte die regionale (großräumigere) Planung der Verkehrsströme und die innerörtlichen (kleinräumigeren) Planungen koordinieren. Insoweit können auch Systemverbesserungen im ÖPNV, namentlich die Verknüpfung verschiedener Verkehrsnetze an bestimmten Verkehrsknotenpunkten, zur Lärmminde- rung beitragen.

Bauleitplanung – Festsetzungen

Das Bundesverwaltungsgericht hat festgestellt: Eine Gemeinde ist gemäß § 1 Abs. 3 in Verbindung mit § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB regelmäßig befugt, durch bauplanerische Festsetzungen im Rahmen der Selbstverwaltung eine gemeindliche „Verkehrspolitik“ zu betreiben⁶³. Die Gemeinde ist somit in der Lage, aktiven Umweltschutz vorbeugend zu betreiben, soweit sich dies gemäß § 1 Abs. 3 BauGB auch städtebaulich rechtfertigen lässt. Damit ist die Bauleitplanung eines der wichtigsten Instrumente, die der Gemeinde im Rahmen der Lärmaktionsplanung unmittelbar selbst zur Verfügung stehen. Der Lärmaktionsplan ist bei der Aufstellung von Flächennutzungsplan und Bebauungsplänen zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. g BauGB). Die Gemeinde kann nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB Lärmschutzwälle oder Lärmschutzwände festsetzen⁶⁴. Weitere technischen Vorkehrungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB wie z.B. Maßnahmen des passiven Schallschutzes wie Doppel- und Schallschutzfenster, die immissionshemmende Ausführung von Außenwänden eines Gebäudes, auch die Anordnung der Aufenthaltsräume in Wohngebäuden oder sonstige Bindungen für die Grundrissgestaltung, können für neue Baugebiete ebenfalls festgesetzt werden.

⁶³ BVerwGE 114, 301 – Leitsatz Nr. 3; BVerwG, Beschl. v. 22.04.1997, 4 BN 1/97, juris, Rn. 3.

⁶⁴ Zu der städtebaulichen Problematik von Lärmschutzwänden vgl. bereits oben.

4.4 Grundsätzlich mögliche Maßnahmen – Schienenverkehr

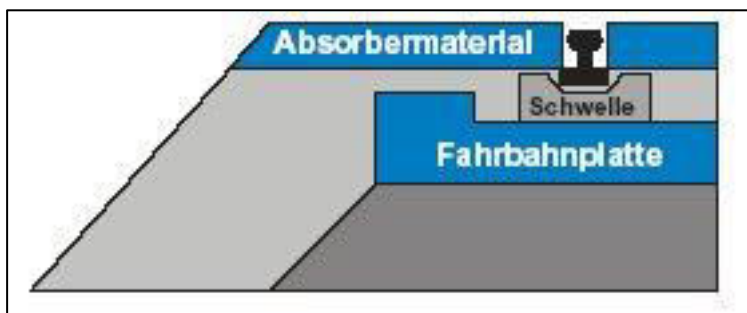
Neben den „klassischen“ aktiven Lärmschutzmaßnahmen, wie Wände und Wälle, prägen in letzter Zeit zunehmend die sogenannten „innovativen“ Schallschutzmaßnahmen die Diskussion⁶⁵. Die wichtigsten dieser Maßnahmen werden im Folgenden kurz erläutert. Ergänzend bzw. erläuternd zum Anhang A5 bis A6 werden im Folgenden einige aktive Maßnahmen an der Lärmquelle aufgeführt.

Die nachfolgend vorgestellten „innovativen“ Maßnahmen können grundsätzlich in Frage kommen.

Absorbierende Feste Fahrbahn

Bei der "Absorbierenden Festen Fahrbahn" wird eine Geräuschminderung durch Einsetzen von Absorptionskörpern in das Schienenbett (Mittелеlemente) oder den Bereich neben den Schienen (Randelemente) erreicht. Als Materialien sind beispielsweise Ortsbetone, Holzbetone oder Blähtone zu nennen (vgl. Giesler 1998). Im Neubauzustand legt die Deutsche Bahn AG eine Minderungswirkung von 3 dB(A) zugrunde. Giesler (1998) beschreibt eine Minderungswirkung von 1 - 2 dB(A). Grundsätzlich stellt sich die Frage nach der Überprüfung des Erhalts der Wirksamkeit des Absorptionsmaterials.

Abbildung 30 - Absorbierende Feste Fahrbahn - Schematische Darstellung



Quelle: BUND (2002)

In Weil der Stadt ist keine feste Fahrbahn vorhanden. Die Gleise werden im Schotterbett geführt. Diese Maßnahme wird daher nicht weiter verfolgt.

⁶⁵ Siehe zum Beispiel: Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg. Schlussbericht vom 15.06.2012. DB Netze. Erprobungen im Rahmen des Konjunkturprogramms II.

Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Schienenstegbedämpfer (SSD)

Beim Schienenstegbedämpfer wird die Absorption der Schienenschwingungen und des Rollgeräusches über Masse-Feder-Systeme erreicht. Diese werden als breitbandig abgestimmte Schwingungstilger beidseitig an jedem Schienensteg befestigt (vgl. DB Netz AG 2012). Der SSD reduziert demnach unmittelbar die Schienenschwingung. Der Minderungseffekt wird zwischen 1,5 - 4 dB(A) angegeben (vgl. Deutsche Bahn AG GKI 2009). Auch hier stellt sich die Frage der Überprüfung des Erhalts der Wirksamkeit.

Abbildung 31 - Info Schienenstegdämpfer



Schienenstegbedämpfer

- Absorption der Schienenschwingung und des Rollgeräusches über Masse-Feder System

Effekt: 1,5 - 4 db(A)

Status: Umsetzbar

Quelle: Deutsche Bahn AG GKI (2009)

Es existieren fünf Produkte von vier verschiedenen Herstellern, die jeweils unterschiedliche Minderungswirkungen aufweisen⁶⁶.

Abbildung 32 - Minderungspotential Schienenstegbedämpfer

Schienenstegdämpfer Typ 1-5						
	Frequenz [Hz]	Typ 1	Typ 2	Typ 3	Typ 4	Typ 5
Zugart		Pegelminderung D_{SSD} [dB] im Summenpegel				
ICE		2	1	2		
IC		1	1	2	1	-1
NV		1	2	2	1	0
ET_S		3		1	1	1
GZ		1	2	3	2	
Mittelwert		2	2	2	1	0

Tab. 7: Überblick über Pegelminderung D_{SSD} für fünf verschiedene Typen von Schienenstegdämpfern im Summenpegel

Quelle: DB Netze. Schlussbericht (2012)

„Die Minderungswirkung im Summenpegel beträgt 2 dB. Der angestrebte Minderungseffekt von 3 dB wird bei der jetzigen Auslegung der Dämpfer nicht erreicht.“⁶⁷

⁶⁶ Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg. Schlussbericht vom 15.06.2012. DB Netze. Erprobungen im Rahmen des Konjunkturprogramms II.

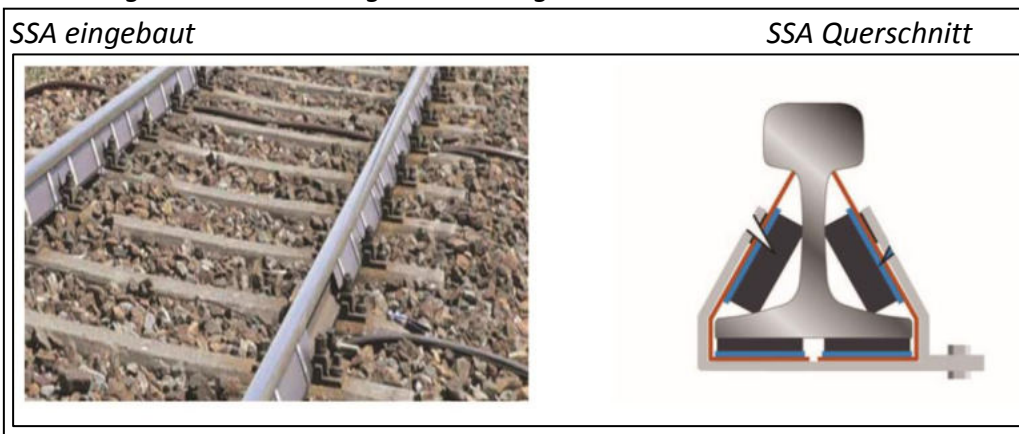
⁶⁷ DB Netze, Abschlussbericht 2012, S. 24.

Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Schienenstegabschirmung

Die Schienenstegabschirmung mindert nicht die Schwingungsenergie der Schiene, sondern ihre Abstrahlung von Luftschall. Dies wird durch eine innen mit Kunstharz beschichtete Stahlblechummantelung des Schienensteges und –fußes erreicht. Der Mechanismus ähnelt dem eines „Minischallschirms“.⁶⁸

Abbildung 33 – Schienenstegabschirmung



Quelle: DB Netze. Schlussbericht (2012)

Abbildung 34 – Minderungspotential Schienenstegabschirmung

Schienenstegabschirmung										
	Frequenz [Hz]	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	Summenpegel
Zugart		Pegelminderung D_{SSA} [dB]								
ICE		-	-	-	-	-	-	-	-	-
IC		2	3	2	2	2	2	2	2	2
NV		1	2	0	1	3	3	1	0	3
ET_S		2	4	4	4	4	4	4	3	4
GZ		0	0	0	0	1	1	1	0	1
Mittelwert		1	2	2	2	3	3	2	1	3

Tab. 10: Pegelminderung D_{SSA} für die Schienenstegabschirmung; (positive Werte geben eine Pegelminderung an, negative Werte eine Pegelerhöhung)

Quelle: DB Netze. Schlussbericht (2012)

Die Pegelminderung der Schienenstegabschirmung ist in der Abbildung 34, unterteilt nach Zuggattungen dargestellt. Für die Züge des Personenfernverkehrs (IC) und den Personennahverkehr (NV) weist diese Maßnahme ein Minderungspotential bis 4 dB auf. Für Güterzüge (GZ) hingegen, die einen wesentlichen Anteil an der Belastung der Rheintalbahn haben, ist die Wirksamkeit als eher gering einzustufen (bis 1 dB Minderung). Die angesprochene Pegelminderung von 2 – 3 dB(A) wird mit dieser Maßnahme, zumindest für Güterzüge nicht erreicht.

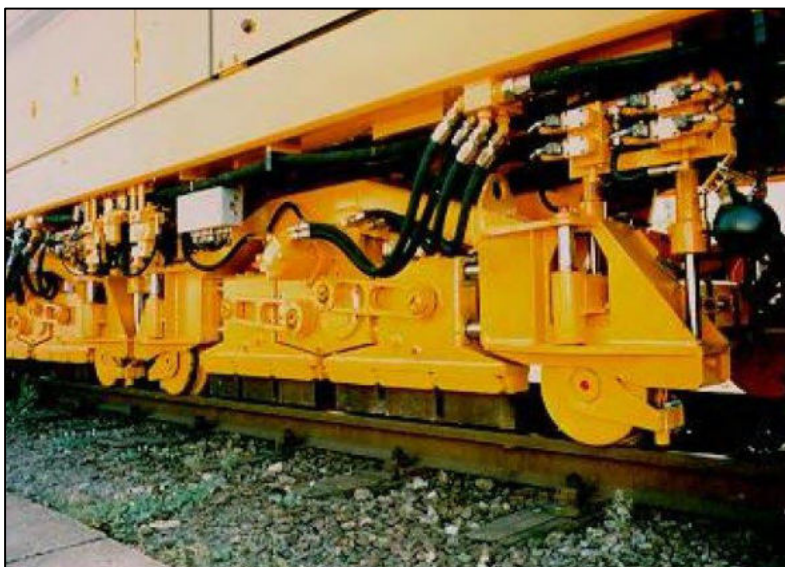
⁶⁸ Ebda. S. 26

Besonders überwachtetes Gleis (büG)

Beim "besonders überwachten Gleis" (büG) gilt der Grundsatz: je geringer die Rauheit der Schienenoberfläche, desto geringer die Schallemissionen. Entsprechend werden die Schienen durch bestimmte Schleifverfahren (z. B. oszillierendes Schleifen) geglättet. In diesem Zusammenhang ist allerdings auch die Rauheit der Radkörper für die Schallemissionen von Bedeutung und es besteht daher ein enger Zusammenhang mit der Umrüstung der Güterzüge mit Verbundstoff-Bremssohlen (vgl. Punkt „Verbundstoffsohlen versus Grauguss-Sohlen“). Die Schall03-2014⁶⁹ weist im Frequenzbereich zwischen 500 - 4.000 Hz eine Pegelkorrektur von -4 dB(A) bis -5 dB(A) aus. Grundsätzlich ist die Wirksamkeit stark abhängig vom Bearbeitungsintervall der Schleifvorgänge der Schienen und der Rauheit der Räder. Zu hinterfragen ist zudem die grundsätzliche Überwachung der Maßnahme.

Zur Frage, ob die pegelmindernden Effekte der Schienenstegbedämpfung/-abschirmung und des BüG kumulativ angesetzt werden können, sind uns keine konkreten Untersuchungen bekannt. Ein Hinweis im Abschlussbericht zur Erprobung innovativer Schallschutzmaßnahmen (2012) lässt diese Vermutung jedoch zu. Es wird konstatiert, dass die Oberflächenrauheiten von Rad und Schiene keinen signifikanten Einfluss auf die Dämpfer hat. „Diese bestimmen zwar, wie stark Rad und Schienen zu Schwingungen angeregt werden, aber nicht wie stark diese Schwingungen abklingen“⁷⁰. Ob dies auch für die Schienenstegabschirmungen gilt, wird nicht erläutert.

Abbildung 35 - Oszillierend arbeitendes Schleifaggregat



Quelle: Hartleben 2010

⁶⁹ Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03), Anlage 2 zur 16. BImSchV, 18. Dezember 2014

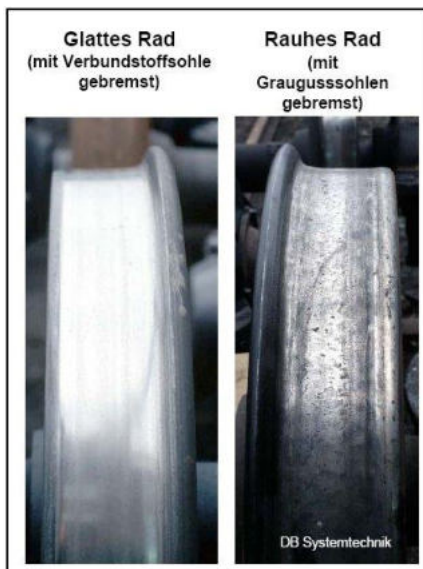
⁷⁰ DB Netze, Abschlussbericht 2012, S. 19.

Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Verbundstoffsohlen versus Grauguss-Sohlen

Sowohl die sog. LL-Sohle (Low-Low-Bremssohle) (zugelassen seit Juli 2013) als auch die sog. K-Sohle (Komposit-Bremssohle) (europaweite Zulassung seit 2003) unterscheiden sich von Grauguss-Bremsen dadurch, dass sie die Laufflächen der Räder nicht aufrauen. Der Einsatz dieser Verbundstoffsohlen kann das Rollgeräusch um bis zu 10 dB(A) verringern (vgl. Dörsch 2011). Dabei stellen sich die Fragen nach der Umrüstdauer der Güterzugflotte sowie dem Anteil K- bzw. LL-besohnten Güterzüge und die damit zusammenhängende Minderungswirkung.

Abbildung 36 - Vergleich Radzustand Verbund- versus Graugusssohle

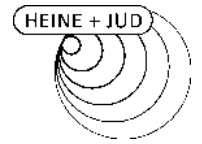


Quelle: Dörsch 2011

Damit die Flüsterbremse flächendeckend ihre Wirkung entlang der Gleise entfalten kann, ist die konsequente Umrüstung von Güterwagen mit Grauguss- auf Verbundstoffbremssohle notwendig. Dazu müssen mindestens 80 % aller Güterwagenlaufleistungen mit Verbundstoffbremssohlensohle erbracht werden. Für den Schienengüterverkehr in Deutschland heißt das, dass rund 180.000 Wagen umgerüstet werden müssen, etwa 60.000 davon bei DB Schenker Rail. Auf dem deutschen Eisenbahnnetz fahren weitere rund 60.000 Güterwagen privater deutscher Wagenhalter und etwa 60.000 Wagen ausländischer Bahnen und ausländischer privater Wagenhalter mit nennenswerter Laufleistung.

Auch wenn einzelne Züge deutlich leiser fahren, ist eine nennenswerte Lärmreduzierung nur durch eine umfassende Umrüstung zu erreichen. Insgesamt fahren heute in Deutschland etwa 20.000 - 25.000 Güterwagen verschiedener Güterbahnen und Wagenhalter mit leisen Sohlen⁷¹. Die Umrüstung der

⁷¹ DB Netze. Themendienste 06/2013 BW/HGZ



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

180.000 Waggons soll nach der Planung der DB und der Bundesregierung bis 2020 abgeschlossen sein.



4.5 Methodik der Maßnahmenauswahl

Kriterien für die Priorisierung der Maßnahmen

Wie bereits dargelegt, enthält der vorliegende erste Entwurf des Lärmaktionsplans für die Bürger- und Behördenbeteiligung noch keine abschließende Priorisierung der festzusetzenden Maßnahmen, da zunächst die Stellungnahmen der betroffenen Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit eingeholt werden sollen, bevor die Maßnahmen im Einzelnen bewertet und priorisiert werden können. Der vorliegende Entwurf enthält allerdings bereits insoweit eine Priorisierung, als unter den technisch möglichen Maßnahmen einzelne Maßnahmen ausgeschieden, andere dafür ausgewählt und festgesetzt wurden. Maßgebliches Kriterium für diese erste Auswahlstufe war die Wirksamkeit der Maßnahmen. Ausgeschlossen worden sind damit Maßnahmen, die nur eine geringe Wirkung aufweisen. Das bedeutet jedoch nicht, dass diese Maßnahmen bereits endgültig ausgeschieden sind. So könnte sich z.B. in Folge der Stellungnahmen der betroffenen Verkehrsträger ergeben, dass bei empfohlen Maßnahmen das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht akzeptabel ist oder rechtlich nicht umgesetzt werden können, so dass diese Maßnahmen vollständig ausscheiden. Dann müsste nochmals geprüft werden, ob nicht die bereits ausgeschiedenen Maßnahmen doch wieder in den Maßnahmenkatalog aufgenommen werden.

4.6 Maßnahmen zur Lärminderung in Weil der Stadt

Im Folgenden werden die in Frage kommenden Maßnahmen der herausgearbeiteten Lärmschwerpunkte in Weil der Stadt getrennt nach Straßen- und Schienenverkehr beschrieben bzw. diskutiert und jeweils für den entsprechenden Schwerpunkt Lärmschutzmaßnahmen empfohlen. Der Fokus bei der Empfehlung der jeweiligen Maßnahmen liegt auf einer kurzen Beschreibung der entsprechenden Maßnahme, der Wirkung, dem Aufwand für die Umsetzung und auf dem Zeithorizont. Sofern möglich werden zudem Aussagen zu den Kosten getroffen.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden Einzelfallprüfungen (für einzelne bzw. wenige Gebäude) nicht angestrebt. Lärmschwerpunkte werden entsprechend nur dort ausgewiesen, wo entsprechend viele Gebäude oberhalb der Auslösewerte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts Betroffenheiten aufweisen. Aus diesem Grund sind bspw. im Ortsteil Schafhausen keine Lärmschwerpunkte ausgewiesen, da hier max. zwei Gebäude betroffen wären.



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

4.6.1 Lärmschwerpunkt Straße - Ortsdurchfahrt Weil der Stadt

Mögliche Maßnahmen

Im Folgenden werden die in Frage kommenden Möglichkeiten für den Lärmschwerpunkt Ortsdurchfahrt Weil der Stadt (L 1182) aufgeführt und erläutert.

Aktive Maßnahmen:

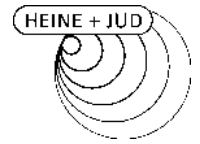
- Bei anstehender Sanierung / Erneuerung der Fahrbahndeckschicht, wird abgewogen, inwieweit der Einbau eines lärmoptimierten Asphalts auf der L 1182 zu realisieren ist.
- Bei zukünftigen Planungen bzw. Sanierungsmaßnahmen der Straßen wird die Optimierung der Straßenraumgestaltung (z. B. in Form eines beidseitigen Radweges, der Realisierung von Parkstreifen oder einer sonstigen Verjüngung (Bepflanzung)) in der Ortsdurchfahrt (vgl. Abbildung 37) geprüft und angestrebt. Diese dienen der Geschwindigkeitsreduzierung und der Verstetigung des Verkehrs und können somit zur Pegelminderung beitragen.
- In den Kreuzungsbereichen Grabenstraße/ Merklinger Straße/ Paul-Reusch-Straße (vgl. Abbildung 38) ist durch einen Fachplaner zu prüfen, inwieweit die Verkehrsverstetigung durch den Bau von Kreisverkehren zu realisieren ist.

Abbildung 37 - Weil der Stadt (Maßnahme: Straßenraumgestaltung)



Abbildung 38 - Weil der Stadt (Maßnahme: Kreisverkehr)





Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen:

- Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 im in Teilbereichen der gesamten Ortsdurchfahrt (*Hinweis: bei Tempo 30 wäre ein lärmoptimierten Asphalt nicht zu empfehlen, da die Motor-, die Rollgeräusche überlagern*)

Passive Maßnahmen:

- Zur Aufnahme eines Lärmsanierungsprogrammes ist zu prüfen, ob die Sanierungswerte an der L 1182 überschritten sind.

Vorgesehene Maßnahmen

Sobald eine Sanierung bzw. eine Erneuerung der Fahrbahndeckschicht in der Ortsdurchfahrt ansteht, wird abgewogen, inwieweit der Einbau eines lärmoptimierten Asphalts (falls kein Tempo 30) realisierbar ist.

Bei zukünftigen Planungen bzw. Sanierungsmaßnahmen der Straßen wird die Optimierung der Straßenraumgestaltung in der Ortsdurchfahrt geprüft und angestrebt.

Die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 im Teilbereichen der gesamten Ortsdurchfahrt wird in Zusammenarbeit mit der Straßenbaubehörde geprüft.

Die Stadt Weil der Stadt wird bei Überschreitung der Sanierungswerte im Bereich der Ortsdurchfahrt die Aufnahme in ein Lärmsanierungsprogramm prüfen.

Es wird geprüft inwieweit der Bau von Kreisverkehren an den Kreuzungspunkten im Bereich der Ortsdurchfahrt zu realisieren ist.

Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

4.6.2 Lärmschwerpunkt Straße - Ortsdurchfahrt Merklingen

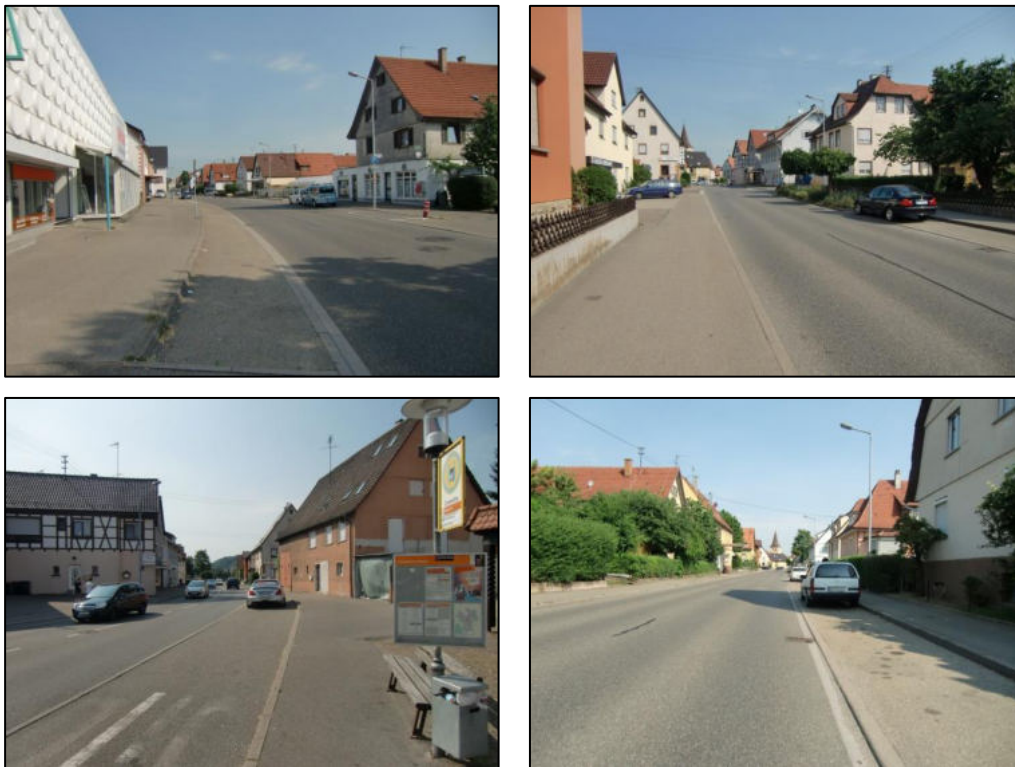
Mögliche Maßnahmen

Im Folgenden werden die in Frage kommenden Möglichkeiten für den Lärmschwerpunkt Ortsdurchfahrt Merklingen (L 1182) aufgeführt und erläutert.

Aktive Maßnahmen:

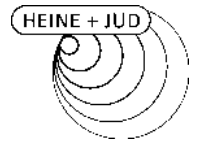
- Bei zukünftigen Planungen bzw. Sanierungsmaßnahmen der Straßen wird die Optimierung der Straßenraumgestaltung (z. B. in Form eines beidseitigen Radweges, der Realisierung von Parkstreifen oder einer sonstigen Verjüngung (Bepflanzung)) in der Ortsdurchfahrt (vgl. Abbildung 39) geprüft und angestrebt. Diese dienen der Geschwindigkeitsreduzierung und der Verstetigung des Verkehrs und können somit zur Pegelminderung beitragen.

Abbildung 39 - Merklingen (Maßnahme: Straßenraumgestaltung)



Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen:

- Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 in Teilbereichen der gesamten Ortsdurchfahrt (*Hinweis: bei Tempo 30 wäre ein lärmoptimierten Asphalt nicht zu empfehlen, da die Motor-, die Rollgeräusche überlagern*)



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Passive Maßnahmen:

- Zur Aufnahme eines Lärmsanierungsprogrammes ist zu prüfen, ob die Sanierungswerte an der L 1182 überschritten sind.

Vorgesehene Maßnahmen

Sobald eine Sanierung bzw. eine Erneuerung der Fahrbahndeckschicht in der Ortsdurchfahrt ansteht, wird abgewogen, inwieweit der Einbau eines lärmoptimierten Asphalts (falls kein Tempo 30) realisierbar ist.

Bei zukünftigen Planungen bzw. Sanierungsmaßnahmen der Straßen wird die Optimierung der Straßenraumgestaltung in der Ortsdurchfahrt geprüft und angestrebt.

Die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 in Teilbereichen der gesamten Ortsdurchfahrt wird in Zusammenarbeit mit der Straßenbaubehörde geprüft.

Die Stadt Weil der Stadt wird bei Überschreitung der Sanierungswerte im Bereich der Ortsdurchfahrt die Aufnahme in ein Lärmsanierungsprogramm prüfen.

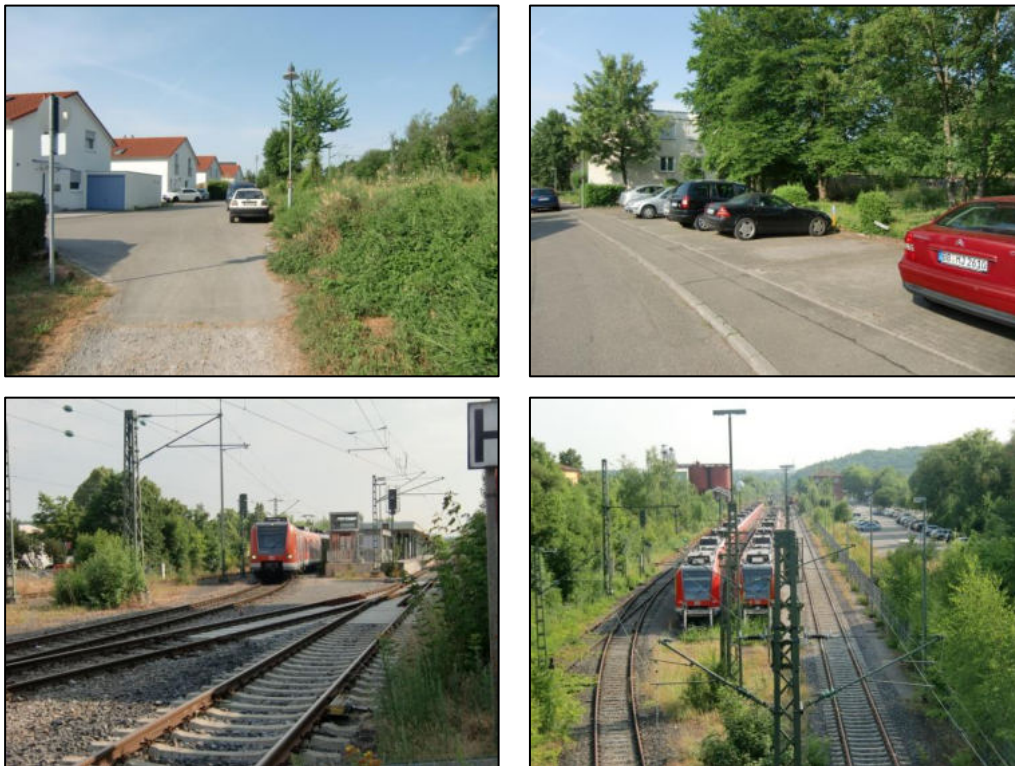
Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

4.6.3 Lärmschwerpunkte Schiene - Bereich Schießrainstraße

Mögliche Maßnahmen

Im Bestand werden die Schwellenwerte möglicher Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts) und damit auch die Lärmsanierungswerte in Weil der Stadt teilweise überschritten. Im Rahmen der Einleitung eines Lärmsanierungsprogrammes sind sowohl Lärmschutzwände als auch „innovative“ Maßnahmen gemäß Kapitel 4.4 denkbar.

Abbildung 40 - Lärmschwerpunkt - Bereich Schießrainweg (oben) und Bahnhof (unten)



Aktive Maßnahmen:

- Im Bereich Schießrainweg ist theoretisch die Errichtung der Lärmschutzwand möglich. Aufgrund der z.T. geringen Abstände zur Bebauung und der vergleichsweise geringen Zahl an Betroffenen ist die Errichtung einer Lärmschutzwand sowohl aus technischer als auch aus finanzieller Sicht im Detail zu prüfen. Zudem müsste diese auf dem Gelände der DB errichtet werden.

Passive Maßnahmen:

- Zur Aufnahme eines Lärmsanierungsprogrammes ist zu prüfen, ob die Sanierungswerte überschritten sind.



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Vorgesehene Maßnahmen

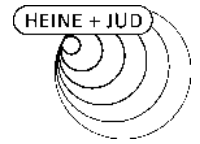
- Die Stadtverwaltung prüft, ob aktive Schallschutzmaßnahmen - wie Lärmschutzwände oder „innovative“ Maßnahmen - im Rahmen der Aufstellung eines Lärmsanierungsprogramms möglich sind oder andere Möglichkeiten der Finanzierung bestehen.

4.7 Zusammenfassende Darstellung vorgesehener Maßnahmen

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht welche Maßnahmen an den Lärmschwerpunkten der Stadt Weil der Stadt vorgesehen sind und welche Behörde für die Umsetzung der Maßnahme zuständig ist.

Tabelle 11 - Vorgesehene Maßnahmen und Zuständigkeiten für die Umsetzung, Lärmschwerpunkte

Lärmbelasteter Bereich	Hauptlärmquelle	Maßnahme	zuständig
Ortsdurchfahrt Weil der Stadt	Straße	Einbau lärmoptimierter Asphalt	Straßenbaubehörde/ Gemeinde
		Straßenraumgestaltung	Gemeinde
		Geschwindigkeitsbegrenzung	Straßenbaubehörde/ Gemeinde
		Prüfung Aufstellung Lärmsanierungsprogramm	Gemeinde/ Straßen- baubehörde
		Bau von Kreisverkehren	Gemeinde/ Straßen- baubehörde
Ortsdurchfahrt Merklingen	Straße	Straßenraumgestaltung	Gemeinde
		Geschwindigkeitsbegrenzung	Straßenbaubehörde/ Gemeinde
		Prüfung Aufstellung Lärmsanierungsprogramm	Gemeinde/ Straßen- baubehörde
Bereich Schießrainstraße Weil der Stadt	Schiene	Aufstellung Lärmsanierungs- programm/ innovative Maß- nahmen/ Lärmschutzwände	Eisenbahnbundes- amt/ Gemeinde



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

5 Verfahren

Nachdem der Gemeinderat der Stadt Weil der Stadt die Ergebnisse der Lärmkartierung am 26.01.2016 zur Kenntnis genommen hat, hat die Verwaltung die Ergebnisse der Lärmkartierung und den Entwurf zum Lärmaktionsplan öffentlich vorstellen. Im Zeitraum vom 08.02.2016 bis 08.04.2016 lagen die Lärmkarten / der Entwurf des Lärmaktionsplans öffentlich im Rathaus der Stadt Weil der Stadt zur Einsicht aus. Der genaue Termin der öffentlichen Auslegung wurde öffentlich bekannt gegeben (Amtsblatt Nr. 5, 04.02.2016) / Homepage der Stadt Weil der Stadt ab 04.02.2016). In etwa zeitgleich dazu wurde die Beteiligung der von der Lärmaktionsplanung betroffenen Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Diese wurden von der Stadt Weil der Stadt einzeln angeschrieben und zur Abgabe einer Stellungnahme binnen einer Frist von 2 Monaten aufgefordert.

Weiter wurde die Lärmkartierung und den Entwurf zum Lärmaktionsplan über die Homepage der Stadt zugänglich gemacht.

Nach öffentlicher Auslegung und Vorstellung wurden die Ergebnisse und Bewertungen dieser Öffentlichkeitsbeteiligung in den Entwurf zum Lärmaktionsplan eingearbeitet und werden dem Technischen Ausschuss am 09.11.2016 zur Beratung vorgelegt.

Nach dieser Beratung sollte durch den Gemeinderat am 22.11.2016 der Lärmaktionsplan beschlossen werden und als Grundlage für weitere städtebauliche Planungen zur Reduzierung von Umgebungslärm dienen.



6 Fazit – Ausblick - Chancen und Grenzen eines Lärmaktionsplans

Für die Stadt Weil der Stadt erfolgte auf Grundlage der Lärmkartierung der 2. Stufe (Straße und Schiene) die Ausarbeitung des Entwurfs eines Lärmaktionsplans. Anders als in den nationalen Verordnungen werden in der Umgebungslärmrichtlinie keine Grenzwerte festgelegt, die eingehalten werden bzw. bei deren Überschreitungen lärmmindernde Maßnahmen ergriffen werden müssen. Die sogenannten Auslösewerte, bei deren Überschreitung Maßnahmen geprüft und wenn möglich umgesetzt werden sollten, werden von den Gemeinden selbst festgelegt. Die Stadt Weil der Stadt hat die Auslösewerte von 65 dB(A) L_{DEN} bzw. 55 dB(A) L_{Night} festgelegt und hält sich damit an die Empfehlungen aus dem „Kooperationserlass“⁷². Der Bürger hat zwar ein Recht zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans, jedoch besteht kein Rechtsanspruch auf die Umsetzung der lärmmindernden Maßnahmen. In der Umgebungslärmrichtlinie werden keine Aussagen und Festlegungen gemacht, wie die Ziele der Lärminderung erreicht werden sollen und können. Weiterhin ist die Finanzierung zur Umsetzung der eventuell erforderlichen Maßnahmen ungeklärt. Eine weitere Schwierigkeit bei der Umsetzung von Maßnahmen ist die der Zuständigkeit. Z.B. liegt die Baulast der klassifizierten Straßen sowie der Schienenstrecken nicht in den Händen der Gemeinde, so dass die Umsetzung der Maßnahmen, die von der Gemeinde gerne verfolgt werden würden daran scheitern, dass die Straßenverkehrs- oder die Straßenbaubehörde bzw. das Eisenbahnbundesamt die Maßnahme ablehnt. Die Abweisung ist meist damit verbunden, dass die geltenden nationalen Grenzwerte nicht überschritten werden.

Die Einwohner der Stadt Weil der Stadt sind in einigen Bereichen Pegeln über den festgelegten Auslösewerten (65 dB(A) L_{DEN} , 55 dB(A) L_{Night}) ausgesetzt und es sollte über weitere Maßnahmen nachgedacht werden. Gegenüber dem Straßenverkehr sind v.a. in den Ortsdurchfahrten von Weil der Stadt und Merklingen Betroffenheiten vorhanden. Eine realisierbare Maßnahme für die Ortsdurchfahrt wäre bspw. der Einbau von lärmoptimiertem Asphalt. Hierbei ist allerdings anzumerken, dass alleine auf Grund von einigen lärmbeeinträchtigten Einwohnern der Austausch einer Fahrbahnschicht nicht durchsetzbar ist. Im Rahmen von Fahrbahnsanierungen/ -erneuerungen stellt der Einsatz eines lärmoptimierten Asphalts jedoch eine Maßnahme dar, die geprüft werden sollte. Eine weitere lärmmindernde Maßnahme stellt die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in den Ortsdurchfahrten dar, die sowohl kurzfristig als auch kostengünstig gut umsetzbar ist. Die Pegelminderung bei einer Reduzierung von 50 auf 30 km/h beträgt je nach Schwerverkehrsanteil rund 2 bis

⁷² Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, AZ 53-8826-15/75 vom 23.03.2012 (Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung).



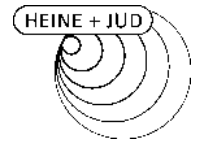
Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

3 dB(A) und ist daher eine durchaus sinnvolle Maßnahme um hochbelastete Bereiche zu entlasten.

Gegenüber dem Schienenlärm treten im Vergleich zum Straßenverkehr insgesamt geringere Betroffenheiten auf. Allerdings werden auch hier z.T. die Schwellenwerte möglicher Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) tags und/ oder 60 dB(A) nachts) und damit auch die Lärmsanierungswerte in Weil der Stadt (Bereich Schießrainstraße) überschritten. Es ist die Aufstellung eines Lärmsanierungsprogrammes anzustreben im Rahmen dessen sowohl Lärmschutzwände als auch „innovative“ Maßnahmen denkbar sind.

Es sei nochmals darauf hingewiesen, dass sowohl die Durchsetzung zum Einbau eines lärmoptimierten Asphalts oder die Realisierung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf klassifizierten Straßen als auch die Aufstellung eines Lärmsanierungsprogrammes für die Schiene nicht in den Händen der Gemeinde alleine liegt, so dass die Umsetzung der Maßnahmen in der Hand der Straßenverkehrs- oder der Straßenbaubehörde bzw. des Eisenbahnbundesamtes liegt und die Maßnahmen erfahrungsgemäß erst umgesetzt werden, wenn die nationalen geltenden Grenzwerte überschritten werden. Soweit aktiver Schallschutz nicht machbar ist und auch künftig ausscheidet, kommt ein passiver Schallschutz an den betroffenen Gebäuden in Betracht. Lärmsanierungsmaßnahmen sind freiwillige Leistungen. Voraussetzung (beim Straßenverkehr) ist eine Überschreitung der Sanierungswerte von 67 dB(A) tags und / oder 57 dB(A) nachts für allgemeine Wohngebiete sowie für Krankenhäuser und Schulen. Für Dorf-, Misch- und Kerngebiete gelten Sanierungswerte von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts. Die Aufnahme in das Lärmsanierungsprogramm für Bundes- und Landesstraßen des Landes Baden-Württemberg bzw. Schienenwege des Bundes muss von der Gemeinde beantragt werden, die Aufnahme liegt jedoch nicht in ihrer Hand. Erfahrungsgemäß befindet sich der Gebäudebestand in Baden-Württemberg in recht gutem Zustand bzw. wurden bereits Schallschutzfenster von vornherein vorgesehen, so dass Leistungen aus Sanierungsprogrammen kaum in Anspruch genommen werden. Die Stadt Weil der Stadt wird aber die gegebenen Fördermöglichkeiten abprüfen.

Der vorliegende Lärmaktionsplan stellt mögliche Ansätze zur Lärmmindeurng dar. Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen führt zu einer Entlastung der betroffenen Bürger und ist Bestandteil einer nachhaltigen Gemeindepolitik.



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

7 Anhang

A1 – A7	Mögliche Lärmschutzmaßnahme gegenüber Straßen- und Schienenverkehr
A8 – A15	Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, AZ 53-8826. 15/75 vom 23.03.2012 („Kooperationserlass“)
A16 – A24	Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, AZ 53-8826. 15/75 vom 12.04.2013 („Informationen zur Lärmaktionsplanung“)
A25 – A29	Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, AZ 5-8826. 15/75 vom 11.10.2013 („Lärmaktionsplanung – Neuer Musterbericht und EU-Pilotverfahren“)



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Tabelle 12 - mögliche aktive Maßnahmen gegenüber Straßenlärm

Aktive Maßnahmen	Wirkung	Aufwand für die Umsetzung	Zeitmaß	Kosten	Anmerkungen
offenporige Fahr- bahndeckschichten (OPA)	groß: 5 bis 10 dB(A)	groß	lang- bis mittelfris- tig	hoch, Einzelfallbe- trachtung notwendig	hohe Folgekosten: Pflege und Instandhaltung 5 bis 10 dB(A) Minderung bei offenporigen Asphalten und Ge- schwindigkeiten > 60 km/h, 10 dB(A) Minderung im Neuzustand
lärmoptimierter Asphalt (LOA 5 D „Düsseldorfer As- phalt“)	mittel: 3 bis 6 dB(A)	groß; in Verbindung mit anstehender Sanierung aber mit herkömmlichen Asphaltbelägen vergleichbar	mittel- bis langfristig	hoch, bei anstehender Sanierung aber mit herkömmlichen As- phaltbelägen ver- gleichbar	Erzielbare Pegelminderung ist abhängig von der zulässigen Ge- schwindigkeit (Angabe bezieht sich auf 50 km/h) sowie der Ver- kehrszusammensetzung. Bei hohem Schwerverkehrsanteil ist die lärmmindernde Wirkung geringer.
Verbesserung be- stehender Fahr- bahnbeläge	mittel: 2 bis 6 dB(A)	groß; in Verbindung mit anstehender Sanierung aber gering	mittel- bis langfristig	hoch, bei anstehender Sanierung aber gerin- ger	Einzelfallbetrachtung für die Wahl des Fahrbahnbelages 6 dB(A) Minderung bspw. bei Austausch eines Pflasterbelags gegen einen Asphaltbelag oder bei Ausbesserung großer Schlaglöcher, ansonsten ist mit einer geringeren Pegelminderung zu rechnen.



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Aktive Maßnahmen	Wirkung	Aufwand für die Umsetzung	Zeitmaß	Kosten	Anmerkungen
Lärmschutzwände und -wälle	groß bis sehr groß: 5 bis 15 dB(A)	mittel bis groß; je nach Ausführung	kurz- bis mittelfristig	Wände: hoch, je nach Ausführung zw. 200 und 500 €/m ² Wälle: bei vorhandenem Material und günstigem Grunderwerb zwischen 10 und 60 €/m ²	räumliche und optische Trennwirkung, innerorts wegen Grundstückszufahrten, Fußgängerwegen etc. nur eingeschränkt einsetzbar
Troglagen, Teilabdeckungen	groß (bei genügender Tiefe der Absenkung)	groß; bei Neuplanungen, anstehender Sanierung oder in Verbindung mit verkehrsplanerischen Maßnahmen geringer	langfristig	hoch	als nachträgliche Maßnahme eher ungeeignet; Teilabdeckungen können auch im Rahmen städtebaulicher Aspekte genutzt werden
Tunnel	sehr groß (bei ausreichender Länge)	sehr groß	langfristig	sehr hoch	an Tunnelportalen durch Reflexionen erhöhte Schallabstrahlungen = u.U. weitere Maßnahmen erforderlich; Weitere Randbedingungen (Be- u. Entlüftung, Rettungswege, Beleuchtung)



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Tabelle 13 - mögliche planerisch, organisatorische Maßnahmen gegenüber Straßenlärm

Organisatorisch/ planerische Maßnahmen	Wirkung	Aufwand für die Umsetzung	Zeitmaß	Kosten	Anmerkungen
Geschwindigkeitsbeschränkungen	gering bis mittel: rund 2 bis 3 dB(A)	gering	kurzfristig	gering	bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h und einem Lkw-Anteil von 10 % kann eine Minderung von 2,6 dB(A) erzielt werden.
Verkehrsfluss verstetigen (Kreisverkehre, Optimierung der LSA, Anzeige empfohlener Geschwindigkeiten, freie Rechtsabbieger, ...)	gering bis mittel: 1 bis 3 dB(A)	gering bis mittel	kurz- bis mittelfristig	gering bis mittel	Motoren von 32 Pkw bei 2000 U/min verursachen so viel Lärm wie der Motor eines Pkw bei 4000 U/min (ohne Rollgeräusche)
Verkehr managen (Lenkung, Verlagerung, Beschränkung)	gering bis groß: 0 bis 7 dB(A)	gering bis groß (bei Baumaßnahmen)	kurz- bis mittelfristig	gering bis groß	Synergien zu Luftreinhaltemaßnahmen möglich; Beschränkung (bspw. in Form von Durchfahrverboten) können in lärmsensiblen Zeiten merkliche Entlastungen erzielen
Durchgangsverkehrs komplett umleiten	groß: 7 dB(A) bei 80% Umleitung	groß	langfristig	sehr hoch	lange und kostenintensive Planungen und Umsetzungen erforderlich
Straßenraum gestalten	Angaben schwer möglich, unterstützend zu anderen Maßnahmen	groß	mittel- bis langfristig		Die Wirkung einer ansprechenden Gestaltung des Straßenraumes (bspw. durch Begrünung/ Bepflanzung) ist eher psychologischer Natur, aber nicht zu unterschätzen



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Organisatorisch/ planerische Maßnahmen	Wirkung	Aufwand für die Umsetzung	Zeitmaß	Kosten	Anmerkungen
Parksuchverkehr verringern (Leitsysteme für Parkhäuser und Parkplätze)	gering: kleiner 1 dB(A)	mittel	kurz- bis mittelfristig	mittel	lokal können Parkhäuser kontraproduktiv wirken
Förderung lärmarmer und öffentlicher Verkehrsmittel (Modal-Split)	keine Angaben möglich				Synergien mit Zielen der Luftreinhaltung möglich
Pegelminderung durch Abstand	gering bis groß: 0 bis 12 dB(A)	bei frühzeitiger Integration in anstehende Planungen gering	mittel- bis langfristig	Bei frühzeitiger Integration in Planungen können Kosten gering gehalten werden	im Bestand eher ungeeignet, da eine merkliche Pegelminderung von 1 bis 3 dB(A) erst bei einer Abstandsvergrößerung um rund 5 m zw. Quelle und Empfänger erzielt werden kann (freie Schallausbreitung). Um eine Pegelminderung von rund 12 dB(A) zu erzielen, müsste der Abstand um ca. 14 m vergrößert werden.
Pegelminderung durch Abschirmung (Schließen von Baulücken, Abschirmwirkung von Gebäuden, Orientierung von Nutzungen im Grundriss)	mittel bis groß	bei frühzeitiger Integration in anstehende Planungen gering	mittel- bis langfristig	Bei frühzeitiger Integration in anstehende Planungen können Kosten gering gehalten werden	im Bestand nur zum Teil geeignet



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Tabelle 14 - mögliche passive Maßnahmen

Passive Maßnahmen	Wirkung	Aufwand für die Umsetzung	Zeitmaß	Kosten	Anmerkungen
Lärmschutzfenster und Schall-dämmlüfter	je nach Schallschutz-klasse				
Verbesserte Schalldämmung von Außenwänden, Dächern und Außentüren; Anbringen von schallschluckender Verkleidungen an Terrassen und Balkonen					
Organisation der Nutzungen in Grundrissen	mittel		mittel	sehr hoch	Im Bestand nur bedingt geeignet; bei Planungen können gute Ergebnisse erzielt werden



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Tabelle 15 - mögliche aktive Maßnahmen gegenüber Schienenlärm

Aktive Maßnahmen	Wirkung	Aufwand für die Umsetzung	Zeitmaß	Kosten	Anmerkungen
Lärmschutzwände und -wälle	groß bis sehr groß: 5 bis 15 dB(A)	mittel bis groß; je nach Ausführung	kurz- bis mittelfristig	Wände: hoch, je nach Ausführung zw. 200 und 500 €/m ² Wälle: bei vorhandenem Material und günstigem Grunderwerb zwischen 10 und 60 €/m ²	
Troglagen, Teilabdeckungen	groß (bei genügender Tiefe der Absenkung)	groß; bei Neuplanungen, anstehender Sanierung oder in Verbindung mit verkehrsplanerischen Maßnahmen geringer	langfristig	hoch	
Tunnel	sehr groß (bei ausreichender Länge)	sehr groß	langfristig	sehr hoch	an Tunnelportalen durch Reflexionen erhöhte Schallabstrahlungen = u.U. weitere Maßnahmen erforderlich; Weitere Randbedingungen (Be- u. Entlüftung, Rettungswege, Beleuchtung) = höhere Kosten



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

Aktive Maßnahmen	Wirkung	Aufwand für die Umsetzung	Zeitmaß	Kosten	Anmerkungen
Schienen schleifen (BüG)	mittel: bis 3 dB(A)	mittel	abhängig von Kapazitäten der Deutschen Bahn AG	mittel	Gute Wirkung direkt nach dem Schleifen, dann nachlassende Wirkung
Austausch der Bremsen	groß: bis 10 dB(A)	groß	mittel- bis langfristig	hoch	Verbundstoffsohlen (LL- oder K-Sohle ersetzen herkömmliche Grauguss-Sohlen)
Schienenstegdämpfer	Gering bis mittel: 1 bis 4 dB(A)	mittel	kurz- bis mittelfristig	mittel	Schwingungstilger beidseitig an jedem Schienensteg befestigt; Frage der Überprüfung des Erhalts der Wirksamkeit
Absorbierende Fahrbahn	Gering bis mittel: 1 bis 3 dB(A)	mittel	kurz- bis mittelfristig	mittel	Einsetzen von Absorptionskörpern in das Schienenbett; Frage der Überprüfung des Erhalts der Wirksamkeit des Absorptionsmaterials



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt


Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Postfach 103452 • 70029 Stuttgart

An die
Kommunen des Landes Baden-Württemberg

Regierungspräsidien
Abteilungen 4, 5 und 6

Stuttgart 23. März 2012
Name Frau Schorp, Herr Dr. Weese
Durchwahl 0711 231-5683, -5681
E-Mail Carolyn.Schorp@mvi.bwl.de,
Udo.Weese@mvi.bwl.de
Aktenzeichen 53-8826.15/75
(Bitte bei Antwort angeben!)

Nachrichtlich:

Landratsämter

Landkreistag Baden-Württemberg

Städtetag Baden-Württemberg

Gemeindetag Baden-Württemberg

Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg
Abteilung 3

 Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung

Sehr geehrte Damen und Herren,

bei der Umsetzung der Regelungen des § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) zur Lärmaktionsplanung sind verschiedene administrative und rechtliche Schwierigkeiten deutlich geworden. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur gibt deshalb Hinweise zum Verfahren zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen und zur Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen.

Hauptstätter Str. 67 • 70178 Stuttgart (VVS: Österreichischer Platz) • Behindertengerechte Parkplätze vorhanden
Telefon 0711 231-3091 • Telefax 0711 231-5899 • poststelle@mvi.bwl.de
www.mvi.baden-wuerttemberg.de • www.service-bw.de



A. Auslösewerte und sonstige Richtwerte für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur regt an, bei der Beurteilung, ob und wo ein Lärmaktionsplan aufgestellt wird, auf jeden Fall die Bereiche zu betrachten, in denen Lärmpegel L_{DEN} von 65 dB(A) oder L_{Night} von 55 dB(A) erreicht oder überschritten werden (Auslösewerte). Ergänzend ist für alle kartierten Bereiche zu prüfen, ob diese ebenfalls einzubeziehen sind, auch wenn die genannten Auslösewerte unterschritten werden. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn weniger belastete Gebiete mit den o. g. Bereichen in engem Zusammenhang stehen oder einen seit langem bekannten Lärmschwerpunkt bilden. Ein unverhältnismäßig großer Aufwand für Einzelfallplanungen, d. h. Lärmaktionspläne für wenige Betroffene, sollte vermieden werden. In diesen Fällen können in Frage kommende lärm mindernde Maßnahmen auch unabhängig von einem Lärmaktionsplan geprüft und ergriffen werden. Bei der Lärmaktionsplanung für Flugplätze sind nach § 14 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu beachten.

Angeregt wird weiter, mit der Lärmaktionsplanung darauf hinzuwirken, die genannten Auslösewerte nach Möglichkeit zu unterschreiten. Nach § 47d Abs. 2 BImSchG soll es auch Ziel der Lärmaktionspläne sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.

Bei Lärmpegeln über einem L_{DEN} von 70 dB(A) oder einem L_{Night} von 60 dB(A) liegen sehr hohe Lärmbelastungen vor. Für diese Bereiche sind vordringlich Maßnahmen im Lärmaktionsplan festzulegen, um die Lärmbelastungen sowie die Anzahl der Betroffenen zu verringern. Für straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wird auf Abschnitt C verwiesen.

B. Verfahren zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen

Bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen sind die Öffentlichkeit, die von den Lärmaktionsplänen berührten Fachbehörden sowie sonstige Träger öffentlicher Belange einzubeziehen.



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

- 3 -

Das Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes ist im Wesentlichen in § 47d Abs. 3 BImSchG geregelt.

Ausdrücklich geregelt ist, dass die Öffentlichkeit zu beteiligen ist und ihr insbesondere rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit zu geben ist, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken.

Den Regelungen kann nicht entnommen werden, wie das Planaufstellungsverfahren im Einzelnen konkret abzulaufen hat. In der Praxis orientieren sich viele Gemeinden an dem Verfahren der Bauleitplanung.

Auf jeden Fall sind alle Fachbehörden zu beteiligen, die als Träger öffentlicher Verwaltung für die Durchsetzung der Maßnahmen in Lärmaktionsplänen zuständig sind (siehe § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG). Ebenfalls zu beteiligen sind die Behörden, die planungsrechtliche Festlegungen in Lärmaktionsplänen in ihren Planungen zu berücksichtigen haben. Darüber hinaus kann auch eine breitere Beteiligung sinnvoll sein, um den Entscheidungen ein erweitertes Meinungsbild zu Grunde zu legen.

Um eine sinnvolle und effektive Aktionsplanung durchzuführen, ist es besonders wichtig, dass die planaufstellende Gemeinde und die für die Umsetzung von Maßnahmen zuständigen Fachbehörden bei der Aufstellung eines Lärmaktionsplans eng **kooperieren** und die notwendigen Handlungen **koordiniert** werden. Die planaufstellende Gemeinde hat den Fachbehörden wie auch den sonstigen Trägern öffentlicher Belange die Möglichkeit zu geben, sich frühzeitig und fundiert in das Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans einzubringen. Fachbehörden und Gemeinden stellen sich vorhandene relevante Daten und Informationen zur Verfügung. Neben den für die Berechnung erforderlichen Daten sind dies insbesondere die Daten zu den bereits vorhandenen aktiven und passiven Lärmschutzeinrichtungen. Die Fachbehörden bringen ihre Erwägungen und Prüfungen von Maßnahmenvorschlägen in das Planaufstellungsverfahren ein und können eigene Maßnahmenvorschläge unterbreiten.

Im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie Baden-Württemberg wurde in dem Projekt „Strategie für einen lärmarmen Verdichtungsraum“ ein „Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit“ erarbeitet. Dieser gibt, orientiert am Bebauungsplanverfahren, der Gemeinde praktische Hinweise für den Ablauf des Verfahrens zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes. Der Leitfaden wirkt



außerdem für eine interkommunale Zusammenarbeit. Die Netzstruktur der Hauptlärmquelle Straßenverkehr legt nahe, bei der Lärmaktionsplanung einen regionalen Ansatz zu verfolgen. Durch eine interkommunale Zusammenarbeit wird es möglich, die Vor- und Nachteile von Maßnahmen einvernehmlich abzuwägen, gemeinsame Lösungen zu finden und die Kosten der Lärmaktionsplanung gegenüber unabhängigen Einzelplanungen zu reduzieren. Die Anwendung des Leitfadens wird empfohlen. Er ist im Internet eingestellt unter www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/105939/.

C. Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen

Nach § 47d Abs.6 i.V.m. § 47 Abs.6 BImSchG sind Maßnahmen in Lärmaktionsplänen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

§ 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG stellt keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Bei der Umsetzung von Maßnahmen eines Lärmaktionsplans prüft die Fachbehörde nur noch das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandseite. Liegen diese vor, ist die Fachbehörde zur Umsetzung verpflichtet. Deshalb ist bereits während der Aufstellung von Lärmaktionsplänen bei der Prüfung, ob die tatbestandlichen Voraussetzungen gegeben sind, die Kooperation mit der jeweiligen Fachbehörde zu suchen.

aa. Straßenbauliche Maßnahmen:

Wenn straßenbauliche Maßnahmen noch einer Planfeststellung oder Genehmigung bedürfen (z.B. Bau einer Lärmschutzwand), sind die planerischen Festlegungen in Lärmaktionsplänen vom zuständigen Planungsträger bei seinen Planungen zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass Vorgaben des Lärmaktionsplans bei anderen Planungen mit den übrigen öffentlichen und privaten Belangen abgewogen werden müssen.



Wenn straßenbauliche Maßnahmen keiner Planfeststellung oder Genehmigung bedürfen, können Maßnahmen in einem Lärmaktionsplan verbindlich nur für solche Straßen beschlossen werden, für die in der Abwägung auch die Frage der Bereitstellung der notwendigen Haushaltsmittel geklärt werden konnte. Dies ist in der Regel nur dann der Fall, wenn die Baulast bei der Gemeinde als planaufstellender Behörde liegt.

Wurde in einen Lärmaktionsplan eine straßenbauliche Maßnahme rechtsfehlerfrei aufgenommen und liegt die Baulast nicht bei der Gemeinde selbst, bewirkt dies, dass eine Maßnahme im Entscheidungsprozess der Straßenbaubehörde berücksichtigt werden muss. Voraussetzung für die Durchführung einer Maßnahme im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes oder des Landes ist, dass die für die Lärmsanierung festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten sind. Maßgebend für die fachliche Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind hierbei die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen - RLS-90. Darüber hinaus muss die Maßnahme auch verhältnismäßig im Sinne des Fachrechts sein. Liegen diese Voraussetzungen vor, setzt die Fachbehörde die Maßnahme im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel um.

Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Lärmbelastung die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreitet. Dies ist zumindest bei Lärmpegeln von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, in Gewerbegebieten bei 5 dB(A) höheren Werten (nach RLS-90) anzunehmen. Bestehende Konflikte müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden. Hieraus kann sich eine konkrete Umsetzungspflicht ergeben. Ist die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung unter Berücksichtigung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen überschritten, muss die Belastung durch Umplanung, Schutzmaßnahmen, Betriebsbeschränkungen, Übernahme des Grundstücks oder notfalls durch Verzicht auf ein Vorhaben gemindert bzw. beseitigt werden.

bb. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

- 6 -

dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine **Gefahrenlage** besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung ... erheblich übersteigt“.

Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurde, und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen.

Für die Prüfung, ob diese Tatbestandsvoraussetzungen vorliegen, stellen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine Orientierungshilfe dar. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Es wird empfohlen sich bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen mit den in den Richtlinien genannten Kriterien auseinanderzusetzen und sie in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten.

Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung und unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes insbesondere ab folgenden Werten (RLS 90) in Betracht:

- 70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags)
- 60 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts)
- in Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A).

Liegen die Beurteilungspegel für eine große Zahl von Betroffenen über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen der Behörde zum Einschreiten. Eine Pflicht, also eine Ermessensreduzierung auf Null ist aber nicht grundsätzlich gegeben. Bei einer Überschreitung der Werte um 3 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten. Die zuständige Behörde darf bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o.g. Werte von verkehrsrechtlichen Maßnahmen absehen, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) gerechtfertigt erscheint.



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

- 7 -

Auch unterhalb der genannten Werte können in Lärmaktionsplänen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als **ortsüblich** hingenommen und damit zugemutet werden muss.

Als Ergebnis einer Abwägung sind auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) zu akzeptieren. Stehen beispielsweise einer Geschwindigkeitsbeschränkung bei einer Bundesstraße auf 30 km/h andere Belange wie die Verkehrsfunktion (überregionale Verkehrsbeziehung und Bündelfunktion der Straße) entgegen, so ist als Ergebnis einer Abwägung auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h trotz geringerer Lärminderung möglich.

Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind die RLS-90 maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes. Bei der Lärminderungsplanung nach § 47a bis 47e BImSchG ist die Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) anzuwenden. Nach VBUS ermittelte Pegelwerte an den Gebäuden sind durch folgende Ab- und Zuschläge mit den nach RLS-90 ermittelten Werten zu vergleichen:

Die Nachtwerte sind identisch, solange sich keine Signalanlagen im Umfeld befinden. Der L_{DEN} -Wert nach VBUS ist mit den Abschlägen gemäß folgender Tabelle in den Tagwert nach RLS-90 umzurechnen:

Straßenkategorie	L_{DEN} nach VBUS zu Tagwert nach RLS-90 Abschlag in dB(A)
Bundesautobahnen	- 3
Bundesstraßen	- 2
Landes-, Kreis-, Gemeinde- und Verbindungsstraßen	- 1

Für Signalanlagen (ausgenommen bedarfsregelnde Signalanlagen an Fußgängerfurten) sind tags und nachts folgende Zuschläge anzusetzen:

Entfernung	Zuschlag in dB(A)
bis 40 m	+ 3
über 40 m bis 70 m	+ 2
über 70 m bis 100 m	+ 1
über 100 m	0



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

- 8 -

Die Regierungspräsidien werden gebeten, ihre nachgeordneten Straßenbaubehörden und Straßenverkehrsbehörden entsprechend zu informieren.

Hingewiesen wird auf die von der LUBW im Internet bereitgestellten Informationen zur Umgebungslärmkartierung (www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/19330/) sowie auf die unter der Rubrik „Materialien“ eingestellten „Dokumente und Regelwerke“ insbesondere

- LUBW-Leitfaden "Lärmaktionsplanung - Informationen für die Kommunen in Baden-Württemberg"
- „Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit“
- LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung

Inhaltlich überholt sind die Schreiben

- „Informationsbroschüre zur Lärmaktionsplanung“ vom 14.12.2007 des Umweltministeriums, Az. 4-8826.15/78,
- „Lärmaktionsplanung; Beteiligung der Träger öffentlicher Verwaltung“ vom 9. Mai 2008 des Umweltministeriums und Innenministeriums, Az. UM 4-8826.15/75, IM 6-3911.7/36,
- „Lärmsanierungswerte für Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege, Lärmrichtwerte, Lärmaktionsplanung“ vom 28.09.2010 des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr, Az. 43-8826.15/74.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Günter Mezger



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Postfach 103452 • 70029 Stuttgart

Stuttgart 12. April 2013
Name Frau Kramer, Herr Dr. Weese
Durchwahl 0711 231-5675, -5671
E-Mail Catrin.Kramer@mvi.bwl.de,
Udo.Weese@mvi.bwl.de
Aktenzeichen 53-8826.15/75
(Bitte bei Antwort angeben!)

Lärmaktionsplanung - aktuelle Informationen

Anlagen:

- (1) "Kooperationserlass" des MVI vom 23. März 2012
- (2) Informationsschrift "Strategie für einen lärmarmen Verdichtungsraum - Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit"
- (3) An die LUBW zu übermittelnde Informationen über Lärmaktionspläne
- (4) EU-Richtlinie 2002/49/EG – Auszug: Anhang V und VI

Verteiler:

Die von der Lärmkartierung 2012 der Hauptverkehrsstraßen betroffenen Gemeinden

nachrichtlich: Die neun Ballungsräume im Land; Städtetag Baden-Württemberg; Gemeindetag Baden-Württemberg; Landkreistag Baden-Württemberg; Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg, Abteilung 3

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Schreiben wendet sich das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) an Sie, um Ihnen wichtige aktuelle Informationen für die Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg an die Hand zu geben.

1. Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung der zweiten Stufe

Anlass für dieses Informationsschreiben ist die jüngst erfolgte Veröffentlichung der Ergebnisse der Lärmkartierung 2012 (zweite Stufe) für Hauptverkehrsstraßen¹ durch die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg

¹ Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr – dies entspricht 8.200 Kfz/Tag (§ 47b Nr.3 BImSchG)

Hauptstätter Str. 67 • 70178 Stuttgart (VVS: Österreichischer Platz) • Behindertengerechte Parkplätze vorhanden
Telefon 0711 231-4 • Telefax 0711 231-5899 • poststelle@mvi.bwl.de
www.mvi.baden-wuerttemberg.de • www.service-bw.de



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

- 2 -

(LUBW). Rechtsgrundlage und Auslöser der Kartierung ist die [EU-Richtlinie 2002/49/EG](#) (Umgebungs-lärmrichtlinie), welche im [Bundes-Immissionsschutzgesetz](#) (§ 47a-f BImSchG) sowie in der Verordnung über die Lärmkartierung ([34. BImSchV](#)) in deutsches Recht umgesetzt wurde.

Aus der Kartierungspflicht erwächst für die Städte und Gemeinden - nach europäischer Rechtssetzung - die **Verpflichtung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes** (§ 47d BImSchG). Das MVI hat mit Schreiben vom 23. März 2012, dem so genannten „[Kooperationserlass](#)“, Hinweise gegeben zum Verfahren, zur Aufstellung und zur Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen (siehe Anlage 1). Der „Kooperationserlass“ behandelt im Wesentlichen die Fragen, wann und wie Lärmaktionspläne zu erstellen sind, was es bedeutet, wenn Maßnahmen in Lärmaktionsplänen festgelegt sind, und was speziell bei straßenbaulichen Maßnahmen der Lärmsanierung sowie bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zu beachten ist.

Es wird angeregt, bei der Lärmaktionsplanung interkommunal zusammenzuarbeiten. Eine Zusammenarbeit über Gemeindegrenzen hinweg ermöglicht, Vor- und Nachteile von lärmindernden Maßnahmen wie Verkehrslenkungen oder -beschränkungen und damit verbundene Verkehrsverlagerungen einvernehmlich abzuwägen und gemeinsame Lösungen zu finden. Auch lassen sich fachliche Ressourcen bündeln und Kosten reduzieren.

Die Informationsschrift „[Strategie für einen lärmarmen Verdichtungsraum - Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit](#)“ (siehe Anlage 2) greift zahlreiche Fragestellungen auf, die sich bei der Erstellung von Lärmaktionsplänen in ähnlicher Weise immer wieder stellen. Sie wird zur Anwendung empfohlen. Ausführlich werden die rechtlichen und fachlichen Aspekte der Lärmaktionsplanung dargestellt, die dazugehörigen Arbeitsschritte erläutert und anhand des Fallbeispiels eines Straßenabschnitts mit Geschwindigkeitsbegrenzung veranschaulicht. Hervorgehoben wird u.a. die besondere Bedeutung einer interkommunalen Zusammenarbeit.

2. Mitwirkung der Öffentlichkeit

Der Öffentlichkeit ist bei der Ausarbeitung sowie der Überprüfung und der erforderlichenfalls erfolgenden Überarbeitung von Lärmaktionsplänen rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit zur **Mitwirkung** zu geben; außerdem ist sie über die getroffenen Entscheidungen zu **unterrichten** (§ 47d Abs. 3 BImSchG). Lärmaktionspläne, d.h. neu



aufgestellte Pläne wie auch deren Überprüfung und Überarbeitung, unterliegen der **Berichtspflicht an die EU-Kommission** (§ 47d Abs. 2 i.V.m. § 47d Abs. 7 BImSchG, siehe auch unter Punkt 5). Dies gilt auch für den Fall, dass ein Lärmaktionsplan – über die bereits umgesetzten Lärmschutzmaßnahmen hinaus – keine weiteren Maßnahmen enthalten sollte.

3. Fristen für die Lärmaktionsplanung

Das MVI geht davon aus, dass Städte und Gemeinden die gesetzlich geforderte Lärmaktionsplanung zeitnah angehen und zügig durchführen, nachdem die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen im Januar 2013 veröffentlicht wurden. Dies gilt auch und insbesondere angesichts der Tatsache, dass die Lärmkartierung 2012 der bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken noch aussteht. Es wird empfohlen den Lärmaktionsplan zu gegebener Zeit um den Aspekt Schienenlärm zu ergänzen (hierzu siehe die Ausführungen unter Punkt 7).

Nach § 47d BImSchG sind Lärmaktionspläne der zweiten Stufe bis zum 18. Juli 2013 aufzustellen. Das verbleibende Zeitfenster ist für eine zielgerichtete und fachlich fundierte Lärmaktionsplanung mit einer angemessenen Bürgerbeteiligung nicht ausreichend. Bei der Erarbeitung der Lärmaktionspläne wird der Qualität - neben der zügigen Erarbeitung - ein hoher Stellenwert beigemessen. Eine qualifizierte Lärmaktionsplanung sollte in der Regel nach 1 ½ Jahren abgeschlossen sein.

4. Überprüfung bestehender Lärmaktionspläne

Bestehende Lärmaktionspläne sind nach § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Dies gibt der Intention des Gesetzgebers Ausdruck, die Lärmaktionsplanung - europaweit - als kontinuierliches Planungsinstrument zu implementieren.

Da nach Veröffentlichung der Lärmkarten 2012 bedeutsame aktualisierte Grundlageninformationen vorliegen, werden die vorhandenen Lärmaktionspläne der ersten Stufe (Basis Kartierung 2007) von den Städten und Gemeinden überprüft. Soweit erforderlich wird der Lärmaktionsplan überarbeitet. Diese kann ggfs. in Form einer Ergänzung zum vorhandenen Lärmaktionsplan erfolgen.



Bei der Überprüfung der Lärmaktionspläne ist gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG die **Öffentlichkeitsbeteiligung** bindend vorgesehen (siehe unter Punkt 2).

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG haben Lärmaktionspläne u.a. den Mindestanforderungen des Anhangs V der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG zu entsprechen (siehe Anlage 4). Das umfasst auch Angaben für die Überprüfung eines Lärmaktionsplans, nach denen seine Durchführung und die Ergebnisse zu bewerten sind (siehe Anhang V Nr. 1 letzter Anstrich der Richtlinie 2002/49/EG). Danach ist sowohl auf das Verfahren der Aufstellung des Lärmaktionsplans als auch insbesondere auf die Umsetzung von Maßnahmen und die erzielten Lärminderungen abzuheben. Die Überprüfung sollte mindestens folgende Punkte umfassen:

- Relevante Änderungen der Lärmsituation (z.B. zusätzliche kartierte Strecken, Verkehrsstärken, Lkw-Anteile, Geschwindigkeitsregelungen, aktive Lärmschutzmaßnahmen, andere Lärmquellen),
- Relevante Änderungen der Lärmeinwirkungen (z.B. Bebauungsstruktur, Einwohnerzahlen, passive Lärmschutzmaßnahmen),
- Änderungen in der Bewertung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen,
- Analyse zum Stand der Umsetzung von Maßnahmen,
- Entwicklungen in der Zahl der betroffenen Personen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser oder der Flächen,
- Hemmnisse und Optimierungsmöglichkeiten,
- Berücksichtigung planungsrechtlicher Festsetzungen in anderen Planungen, z.B. zum Schutz ruhiger Gebiete,
- Erfolge langfristiger Strategien,
- Schlussfolgerung für die Überarbeitung des Lärmaktionsplanes.

Das Ergebnis der Überprüfung und einer erforderlichenfalls erfolgenden Überarbeitung des Lärmaktionsplans ist an die EU-Kommission zu übermitteln (näheres siehe unter Punkt 5).

5. Berichtspflicht an die EU-Kommission für Lärmaktionspläne

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG haben Lärmaktionspläne auch die nach Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG an die EU-Kommission zu übermittelnden Daten zu enthalten (siehe Anlage 4). Die entsprechenden Informationen sind nach § 47d Abs. 7 BImSchG dem Umweltbundesamt (UBA) als der vom Bundesumweltministerium (BMU) benannten Stelle zu übermitteln. Für Baden-Württemberg sammelt



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

- 5 -

die LUBW die von den Städten und Gemeinden übermittelten Informationen und gibt diese gebündelt weiter.

Die Städte und Gemeinden werden gebeten, der LUBW nach Aufstellung oder Überarbeitung eines Lärmaktionsplans die in der Anlage 3 genannten Informationen zu übermitteln. Ebenfalls zu übermitteln sind Informationen über das Ergebnis der Überprüfung eines Lärmaktionsplans, soweit dieser nicht überarbeitet wird.

Wichtig: Im Falle der Überprüfung oder Überarbeitung sind die **vollständigen Daten** – einschließlich der Informationen aus dem **ursprünglichen Lärmaktionsplan** – gemäß Anlage 3 zu übermitteln. Ein Verweis auf bereits übermittelte Informationen ist nicht möglich, da dies in der europaweit vorgegebenen Berichtstruktur nicht vorgesehen ist. Dies betrifft analog den Inhalt der geforderten maximal 10-seitigen Zusammenfassung des Lärmaktionsplans.

Die entsprechenden Informationen sind per E-Mail der LUBW, Referat 34, an die E-Mail-Adresse laerm@lubw.bwl.de als PDF- oder Word-Datei zu übermitteln. Sollte der Versand per E-Mail z. B. aus technischen Gründen nicht möglich sein, wird darum gebeten, die Daten auf Datenträger (CD/DVD) an die LUBW zu senden. Eine Übermittlung in Papierform ist nicht möglich, da auch die Meldung an die EU-Kommission in elektronischer Form zu erfolgen hat.

6. Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen

Von der Kartierung 2012 der Hauptverkehrsstraßen sind in Baden-Württemberg 723 Städte und Gemeinden erfasst. Auf den Internetseiten der LUBW sind unter www.lubw.de >Lärm > Umgebungslärm > [Lärmkarten 2012](#) die Lärmkarten sowie gemeindespezifische **Betroffenheitsanalysen** mit den Zahlen der lärmbelasteten Einwohner, Flächen und Wohnungen sowie Schul- und Krankenhausgebäude für alle kartierten Städte und Gemeinden eingestellt.

Die LUBW stellt darüber hinaus den von der Lärmkartierung betroffenen Städten und Gemeinden für deren Lärmaktionsplanung georeferenzierte Grundlagen- und Ergebnisdaten aus der Lärmkartierung 2012 zur Verfügung. Die Bestellung der Daten erfolgt direkt bei der LUBW über die Internetseite *[Internetadresse ist den Gemeinden bekannt]*. Diese Seite beinhaltet, ergänzend zu den allgemein zugänglichen Informationen auf den Webseiten der LUBW, weitere Angebote speziell für die Städte und



Gemeinden in Baden-Württemberg. Diese Angebote sind nur über die zuvor genannte Seite - oder die direkten Links - und nicht über das Menü auf der Webseite erreichbar.

7. Lärmkartierung der Haupteisenbahnstrecken

Die Lärmkartierung 2012 für die **nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken** erfolgte ebenfalls durch die LUBW. Die Karten sowie die Betroffenheitsanalyse stehen bereits seit Juni 2012 auf den Internetseiten der LUBW zur Verfügung ([Link](#) siehe unter Punkt 6).

Die Lärmkartierung für die **bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken** erfolgt durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Das Bundesumweltministerium (BMU) hat mit Schreiben vom 15. Februar 2012 mitgeteilt, dass sich die Kartierung der zweiten Stufe mindestens bis Ende 2013 verzögern wird. Das BMU verweist darauf, dass nach Aussage des EBA aufgrund aufgetretener Mängel eine Neuausschreibung für die Erstellung eines IT-Systems erfolgen musste.

Zugunsten einer zeitnahen Erarbeitung der Lärmaktionspläne sollen die Kartierungsergebnisse des EBA keinesfalls abgewartet werden. Vielmehr sollte der Lärmaktionsplan zu gegebener Zeit um den Aspekt Schienenlärm ergänzt werden. Sofern Lärmprobleme durch die Schiene bereits bekannt sind, kann die Lärmaktionsplanung Schiene auch bereits jetzt erfolgen.

Unter www.eba.bund.de >Fachthemen >Umgebungslärmkartierung >[Kartierungsumfang](#) stellt das EBA eine Übersicht der in der zweiten Stufe kartierungspflichtigen bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken und der von der Kartierung betroffenen Gemeinden (tabellarisch und kartographisch) zu Verfügung.

8. Berücksichtigung der Lärmkartierung 2012 bei der Lärmaktionsplanung

Die vorliegenden Kartierungsergebnisse 2012 für die Hauptverkehrsstraßen und die nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken sind bei der Erstellung von Lärmaktionsplänen der zweiten Stufe (bzw. bei der Überprüfung und erforderlichenfalls erfolgenden Überarbeitung der Pläne der ersten Stufe, s.o.) zu berücksichtigen.

Der Kartierung 2012 der Hauptverkehrsstraßen liegen die von der Landesstelle für Straßentechnik (LST) zur Verfügung gestellten **Verkehrsmengen aus dem Jahr 2010** (ggfs. mit Ergänzungen durch die Gemeinden aufgrund einer Abfrage der LUBW im April 2012) zugrunde. Eine **Aktualisierung der vorliegenden Lärmkarten**



und der Betroffenheitsstatistiken aufgrund nachträglich eingetretener Veränderungen der Datenlage (z.B. Änderung der Verkehrsstärken, Entlastungsstraßen, Lärmschutzbauwerke) **erfolgt nicht**. Vielmehr ist es Aufgabe der Lärmaktionsplanung, die Lärmkarten 2012 der LUBW zunächst auf **Übereinstimmung mit dem aktuellen Stand** zu überprüfen. Die zwischenzeitlich eingetretenen Veränderungen sollten im Lärmaktionsplan dargestellt werden; der weiteren Maßnahmenplanung sollten die aktuellen Verhältnisse zu Grunde gelegt werden.

Die großflächige Lärmkartierung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG verfolgt einen *strategischen* Ansatz zur prinzipiellen Identifizierung von lärmbelasteten Gebieten. Sie basiert z. T. auf pauschalierenden Ansätzen; so wurde beispielsweise dort, wo keine Einwohnermeldedaten der Gemeinden verfügbar waren, die Zahl der lärmbelasteten Bewohner nach der [VBEB](#)² ermittelt. Auch erfolgt keine überlagernde Betrachtung verschiedener Lärmquellen wie Straße und Schiene.

Für eine zielgerichtete Lärmaktionsplanung ist es durchaus erforderlich, die **Lärmkartierung zu ergänzen** und beispielsweise durch eine *räumlich differenzierte Betroffenheitsanalyse zu verfeinern*. Einzubeziehen sind hier häufig verkehrsreiche Kreis- und Gemeindestraßen oder auch lärmrelevante Straßen mit weniger als 8.200 Kfz/Tag, sowie ortsbekannte, aber nicht erfasste Lärmprobleme und Gebiete mit offensichtlicher Mehrfachbelastung. Ein anderer Anwendungsfall ist die Beurteilung von Verkehrsverlagerungseffekten, die mit angedachten Lärmschutzmaßnahmen einhergehen können.

9. Weitere Informationen zur Lärmaktionsplanung

Umfangreiche Informationen zur Lärmaktionsplanung finden Sie auf den Internetseiten der LUBW unter www.lubw.de >Themen >Lärm > [Umgebungslärm](#). Die dort verfügbaren Informationen wurden Ende 2012 aktualisiert und ergänzt. Sie umfassen u.a. folgende Themenfelder:

- Informationen und Handreichungen zum [Verfahrensablauf](#),
- „[Gute Beispiele](#)“ für Lärminderungskonzepte und -maßnahmen in verschiedenen bundesdeutschen Städten und Regionen (auch als PDF-Handout),
- eine [Online-Software-Anwendung](#) zum interaktiven ausprobieren von Lärminderungsmaßnahmen in einem Modellgebiet,
- einschlägige [Dokumente und Regelwerke](#), sowie

² vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 9. Februar 2007



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

- 8 -

- Vorträge und Präsentationen der Umgebungslärm-[Fachtagungen 2011](#) und [2012](#) des MVI und der LUBW.

Insbesondere wird auf die unter *>Weitere Informationen >[Dokumente und Regelwerke](#)* eingestellten Informationen

- LUBW-Leitfaden „Lärmaktionsplanung - Informationen für die Kommunen in Baden-Württemberg“ (Stand Januar 2008)
- „LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung“ (aktualisierte Fassung vom 18. Juni 2012)

hingewiesen.

Weitere Informationen finden sich auf den Internetseiten des MVI unter www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/109138.

Die Informationsangebote der LUBW und des MVI werden bei Bedarf ergänzt und aktualisiert.

10. Ansprechpartner/innen zur Lärmaktionsplanung in den Städten und Gemeinden

Um den direkten Kontakt mit den zuständigen Ansprechpartner/innen in den Städten und Gemeinden zu ermöglichen bitten wir höflich – sofern nicht schon erfolgt - um Registrierung der Kontaktdaten eines/r oder auch mehrerer Ansprechpartner/innen über die Informationsseite für Kommunen unter *[Internetadresse ist den Gemeinden bekannt]*. Bitte nehmen Sie diese **Registrierung** auch vor, falls Sie uns oder der LUBW bereits auf anderem Wege eine/n Ansprechpartner/in genannt haben.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Günter Mezger



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt



Anlage 3

Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

An die LUBW zu übermittelnde Informationen über Lärmaktionspläne

Städte und Gemeinden werden gebeten, die nachfolgend aufgeführten Informationen *in elektronischer Form* (z.B. als PDF-Datei) an die LUBW zu übermitteln. Eine Übermittlung in Papierform ist nicht möglich, da auch die Meldung an die EU-Kommission in elektronischer Form zu erfolgen hat.

Zur Beachtung: Im Falle der Überprüfung oder Überarbeitung eines Lärmaktionsplans sind die *vollständigen* Daten – einschließlich der Informationen aus dem ursprünglichen Lärmaktionsplan – zu übermitteln. Dies betrifft auch und insbesondere die Zusammenfassung des Lärmaktionsplans.

- Ein kurz gefasster Bericht (als PDF-Datei) der Folgendes umfasst:
 - Zusammenfassung des Aktionsplans von nicht mehr als 10 Seiten mit allen in Anhang V der [EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG](#) genannten Angaben (Nr. 1.8 und 2.8 des Anhang VI der Richtlinie) sowie
 - die übrigen Angaben nach Nr. 1 und 2 des Anhangs VI der Richtlinie.

Bei den Angaben über bisher durchgeführte Lärmschutzprogramme und laufende Lärmschutzmaßnahmen (Nr. 1.3 und 2.3 des Anhang VI der Richtlinie) soll vor allem auf örtlich durchgeführte und laufende Programme und Maßnahmen eingegangen werden.

- Gesonderte Angaben:

Zusätzlich sind gesonderte Angaben erforderlich, welche von der LUBW manuell (d.h. mit „Kopieren und Einfügen“) in elektronische Erfassungsfomulare der EU-Kommission übertragen werden müssen. Folgende kompakten Informationen sind als separate Auflistung zu übermitteln:

 1. Informationen zum Lärmaktionsplan:
 - Die Gesamtkosten der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen (überschlägige Schätzung),
 - das Datum der Verabschiedung des Aktionsplans,
 - der aus jetziger Sicht vorgesehene Zeitbedarf für die Umsetzung der Maßnahmen sowie
 - die geschätzte Anzahl der entlasteten Personen.
 2. Informationen über bisher durchgeführte Lärmschutzprogramme und laufende Lärmschutzmaßnahmen gemäß Nr. 1.3 und 2.3 des Anhang VI der Richtlinie:
 - Die Kosten des Programms bzw. der Maßnahme,
 - das Datum der Einführung,
 - das Datum des geplanten Abschlusses sowie
 - die geschätzte Anzahl der entlasteten Personen.

MVI, Referat 53 - Lärmschutz und Luftreinhaltung

Stand: April 2013

Hauptstätter Str. 67 • 70178 Stuttgart (VVS: Österreichischer Platz) • Behindertengerechte Parkplätze vorhanden
Telefon 0711 231-4 • Telefax 0711 231-5899 • poststelle@mvi.bwl.de
www.mvi.baden-wuerttemberg.de • www.service-bw.de



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Postfach 103452 • 70029 Stuttgart

Siehe Verteiler

Nur per E-Mail

Stuttgart 11.10.2013

Name Catrin Kramer

Durchwahl 0711 231-5675

E-Mail Catrin.Kramer@mvi.bwl.de

Aktenzeichen 5-8826.15/75

(Bitte bei Antwort angeben!)

Lärmaktionsplanung - Neuer Musterbericht und EU-Pilotverfahren

Anlagen

Musterbericht für Informationen aus dem Lärmaktionsplan

Verteiler:

Die von der Lärmkartierung 2012 der Hauptverkehrsstraßen betroffenen Gemeinden

nachrichtlich: Die neun Ballungsräume im Land; Städtetag Baden-Württemberg; Gemeindetag Baden-Württemberg; Landkreistag Baden-Württemberg; Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg, Abteilung 3; Landesstelle für Straßentechnik (RP Tübingen Abt. 9); dem MVI bekannte Fachbüros für Lärmaktionsplanung

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) legt Ihnen mit heutigem Schreiben einen *Musterbericht für Informationen aus dem Lärmaktionsplan* vor. Ziel ist die Vereinfachung der Berichterstattung über Lärmaktionspläne an die EU-Kommission für die betroffenen Städte und Gemeinden.

Weiter enthält dieses Schreiben wichtige aktuelle Informationen und Erinnerungen bezüglich der Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg, insbesondere auch zum Pilotverfahren 4175/12/ENVI der EU-Kommission (Beschwerde wg. fehlender Lärmaktionspläne, die gem. § 47d BImSchG bis zum 18.07.2008 aufzustellen waren; Schreiben des MVI vom 14.12.2012, Az.: 53-8826.15/91).

Hauptstätter Str. 67 • 70178 Stuttgart (VVS: Österreichischer Platz) • Behindertengerechte Parkplätze vorhanden
Telefon 0711 231-4 • Telefax 0711 231-5899 • poststelle@mvi.bwl.de
www.mvi.baden-wuerttemberg.de • www.service-bw.de



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

- 2 -

1 Musterbericht

1.1 Zielrichtung des Musterberichts

Mit dem beigefügten Musterbericht (Anlage) stellt das MVI den Städten und Gemeinden eine Arbeitserleichterung für die Erfüllung der Berichtspflicht an die EU-Kommission über die Lärmaktionspläne gem. § 47d Abs. 2 und 7 BImSchG zur Verfügung. Er kann zur vereinfachten Berichterstattung anlässlich der erstmaligen Aufstellung sowie auch bei der Überprüfung oder der Überarbeitung eines Lärmaktionsplans verwendet werden.

Der Musterbericht wird in Kürze auch im MS-Word-Format auf den Internetseiten der LUBW eingestellt (www.lubw.de > Themen > Lärm > Umgebungslärm > Lärmaktionsplanung oder direkt unter www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/219362/).

Der Musterbericht orientiert sich an den Anforderungen für die Berichterstattung in Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG. Durch die vorgegebene Struktur und die Erläuterungen in den Fußnoten ist auf einfachem Wege eine vollständige richtlinienkonforme Berichterstattung möglich.

Für die Ballungsräume bietet der vorliegende Musterbericht eine Orientierungsgrundlage für die gemäß Anhang VI Ziffer 1.8 der Richtlinie 2002/49/EG zur Berichterstattung geforderte max. 10-seitige Zusammenfassung des Lärmaktionsplans.

1.2 Verwendung des Musterberichts zur Lärmaktionsplanung

In besonders einfach gelagerten Fällen kann der Musterbericht auch für die Lärmaktionsplanung selbst herangezogen werden (siehe hierzu auch Abschnitt 3). Er erfüllt - vollständig ausgefüllt - die Mindestanforderungen für Aktionspläne in Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG.

Die Öffentlichkeit ist gem. § 47d Abs. 3 BImSchG in jedem Fall zu hören.

1.3 Verfahrenshinweise zum Musterbericht

Der Musterbericht ist, vollständig ausgefüllt, auf elektronischem Wege an die LUBW zu übersenden. Aus technischen Gründen (Berichtssystem der EU-Kommission) kann nur ein PDF-Dokument übermittelt werden. Eventuelle Zusatzinformationen sind daher in ein einziges Dokument mit einzubinden.



Lärmaktionsplan - Stadt Weil der Stadt

- 3 -

Mit unserem Schreiben vom 12.04.2013 haben wir Städte und Gemeinden gebeten, der LUBW nach Aufstellung, Überprüfung oder Überarbeitung eines Lärmaktionsplans die in Anlage 3 des damaligen Schreibens genannten Informationen zu übermitteln.

Wird der Musterbericht des MVI für die Berichterstattung verwendet, so sind keine weiteren Angaben erforderlich. Wird für die Berichterstattung der Musterbericht nicht verwendet, bitten wir weiterhin um Beachtung unseres Schreibens von 12.04.2013, Anlage 3.

2 Erinnerung: Lärmaktionspläne der ersten Stufe – Pilotverfahren der EU-Kommission

Lärmaktionspläne der ersten Stufe waren gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG bis zum 18.07.2008 aufzustellen.

Anlässlich des Pilotverfahrens 4175/12/ENVI der EU-Kommission (**Beschwerde wegen fehlender Lärmaktionspläne**) vom 13.11.2012 hat das MVI mit Schreiben vom 14.12.2012, Az. 53-8826.15/91, Städte und Gemeinden aufgefordert, kurzfristig den Stand der Lärmaktionsplanung mitzuteilen, sowie schnellstmöglich noch fehlende Lärmaktionspläne der ersten Stufe fertigzustellen.

Der **Terminplan**, der den Städten und Gemeinden mit obigen Schreiben sowie auch dem BMU und der EU-Kommission vorliegt, enthält folgende Daten:

- **bis Ende 2013:**
Städte und Gemeinden schließen die fehlenden Lärmaktionspläne möglichst umgehend ab;
- **laufend, spätestens bis 31. Januar 2014:**
Städte und Gemeinden übermitteln der LUBW Informationen aus den fertiggestellten Lärmaktionsplänen;
- **bis 28. Februar 2014:**
das MVI übermittelt dem BMU eine erneute Stellungnahme und die noch ausstehenden Informationen aus den Lärmaktionsplänen.

Die Städte und Gemeinden werden dringend gebeten, den Zeitplan einzuhalten und zeitnah, spätestens jedoch bis 31. Januar 2014, die Informationen über den Lärmaktionsplan der LUBW zu übermitteln. Zur vereinfachten Berichterstattung kann der beigefügte Musterbericht verwendet werden.



3 Lärmaktionspläne der zweiten Stufe

Zum grundsätzlichen Vorgehen verweisen wir auf die umfangreichen Informationen zur Lärmaktionsplanung der zweiten Stufe in unserem Schreiben vom 12.04.2013.

Die LUBW wird die bei ihr bis Mitte November vorliegenden Informationen über Lärmaktionspläne der zweiten Stufe an das UBA weiterleiten. Darum hat das Bundesumweltministerium mit Schreiben vom 06.05.2013 gebeten.

Die nachfolgenden Ausführungen zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen gelten sinngemäß auch für die Überprüfung und Überarbeitung von Lärmaktionsplänen der ersten Stufe.

3.1 Erfordernis zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen

Das Erfordernis zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen hat das MVI insbesondere aufgrund der Erfahrungen mit dem EU-Pilotverfahrens nochmals geprüft. Hieraus ergibt sich - abweichend vom „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ von 23. März 2012 - folgende Sicht:

Lärmaktionspläne sind grundsätzlich für alle kartierten Gebiete aufzustellen, in denen Betroffene von Lärmbelastungen über 55 dB(A) L_{DEN} und 50 dB(A) L_{Night} ausgewiesen sind (Werte gemäß §4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)).

Hierbei sind auf jeden Fall die Bereiche mit Lärmbelastungen über 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} zu berücksichtigen. Ergänzend ist zu prüfen, ob weitere Gebiete einzubeziehen sind, z. B. Gebiete in engem räumlichem Zusammenhang oder seit langem bekannte Lärmschwerpunkte. Vordringlicher Handlungsbedarf besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen über 70 dB(A) L_{DEN} und 60 dB(A) L_{Night} .

In einfach gelagerten Fällen, wenn beispielsweise keine Betroffenen oberhalb von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} ausgewiesen sind, kann der Lärmaktionsplan mit vermindertem Aufwand erstellt werden. In bestimmten Fällen kann die Lärmaktionsplanung sogar mit der Bewertung der Lärmsituation abgeschlossen werden. Ein solcher Fall liegt beispielsweise vor, wenn eine deutliche Verbesserungen der Lärmsituation konkret, d.h. innerhalb von max. 5 Jahren, absehbar ist, wie z.B. durch eine sich im Bau befindliche Ortsumgehung. In solchen einfach gelagerten Fällen regt das MVI



an, den vorgelegten Musterbericht auch zur Lärmaktionsplanung selbst heranzuziehen.

3.2 Lärmaktionspläne für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes

Die Lärmkartierung 2012 der bundeseigenen Schienenwege durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wird nach neuester Mitteilung des BMVBS nicht vor Ende 2014 abgeschlossen sein. Daher sind die Lärmaktionspläne zu gegebener Zeit, d.h. nach Vorliegen der Kartierung des EBA, für bundeseigene Schienenwege zu erstellen oder zu ergänzen.

Ab dem 1. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Eine Verpflichtung der Gemeinden zu einer weitergehenden Lärmaktionsplanung bleibt unberührt, soweit es an Haupteisenbahnstrecken des Bundes Lärmprobleme und Lärmauswirkungen gibt, die nicht angemessen mit Maßnahmen in Bundeshoheit bekämpft werden können. Die Zuständigkeit bleibt bei den Gemeinden für die Lärmaktionsplanung für nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken und innerhalb von Ballungsräumen außerdem auch für die sonstigen bundeseigenen oder nicht-bundeseigenen Schienenwege.

4 Allgemeine Hinweise

Wir wollen Sie hiermit nochmals auf die Informationsseite speziell für Kommunen der LUBW unter *[Internetadresse ist den Gemeinden bekannt]* hinweisen. Sie finden dort u.a. alle wichtigen Mitteilungen des MVI und der LUBW an die Städte und Gemeinden, sowie die Möglichkeit zur Registrierung eines/r oder auch mehrerer Ansprechpartner/innen für die Lärmaktionsplanung.

Umfängliche Informationen zur Lärmaktionsplanung finden Sie im Internet unter www.lubw.de > Themen > Lärm > Umgebungslärm sowie unter www.mvi.baden-wuerttemberg.de > Mensch und Umwelt (bisher: Ökologie) > Lärmschutz.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Günter Mezger