



Gemeinde Blaustein
Alb-Donau-Kreis
Beschlussvorlage

Beratungsgremium:

Gemeinderat

Sitzung am

14.05.2013

Vorlagen Nr.

19/2013

öffentlich
 nicht-öffentlich

Beratungsgegenstand:

Vorstellung der Ergebnisse der Lärmkartierung Stufe 2 der LUBW,
Information zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die
GemeindeBlaustein

Beschlussantrag:

Kenntnisnahme

Vorberatungen

keine

Empfehlung der Vorberatung:


Thomas Kayser
Bürgermeister

Sachdarstellung:

Nach der Umgebungslärmrichtlinie (EG-Richtlinie 2002/49/EG), dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie 2002/49/EG und der 34. Bundesimmissionsschutz-Verordnung ist bzgl. Umgebungslärm vorgeschrieben:

- die Erfassung und Darstellung der Geräuschbelastung in strategischen Lärmkarten
- eine Betroffenheitsanalyse, also die Ermittlung betroffener Einwohner, Wohnungen, Schulen etc.
- Information der Öffentlichkeit über den Umgebungslärm und seine Auswirkungen
- Meldung der Ergebnisse an die EU-Kommission
- Erstellung von Lärmaktionsplänen auf Basis der Lärmkarten mit Öffentlichkeitsbeteiligung

In Baden-Württemberg umfasst die Lärmkartierung der 1. Stufe (bis 30.06.2007) die Ballungsräume Stuttgart, Mannheim und Karlsruhe und Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz pro Jahr. Blaustein war davon nicht betroffen. Die zweite Stufe der Lärmkartierung (bis 30.06.12) umfasst die Ballungsräume Freiburg, Heidelberg, Heilbronn, Pforzheim, Reutlingen und Ulm und Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr. Als Hauptverkehrsstraßen gelten Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen.

Lärmquelle	Umsetzung strategische Lärmkartierung	Aufstellung der Aktionspläne
Ballungsräume		
Stufe 1: über 250 000 Einwohner	30.6.2007	18.7.2008
Stufe 2: über 100 000 Einwohner	30.6.2012	18.7.2013
Hauptverkehrsstraßen		
Stufe 1: über 6 Mio Kfz/Jahr (16.400 Kfz/Tag)	30.6.2007	18.7.2008
Stufe 2: über 3 Mio Kfz/Jahr (8.200 Kfz/Tag)	30.6.2012	18.7.2013
Haupteisenbahnstrecken		
Stufe 1: über 60 000 Züge/Jahr (164 Züge/Tag)	30.6.2007	18.7.2008
Stufe 2: über 30 000 Züge/Jahr (82 Züge/Tag)	30.6.2012	18.7.2013
Großflughäfen		
über 50 000 Bewegungen/Jahr	30.6.2007	18.7.2008

Tab. 1: Fristen zur Umsetzung

Die Lärmkarten der 2. Stufe wurden von der LUBW verspätet Ende Januar 2013 veröffentlicht. Hieraus ergibt sich, dass die Frist zur Erstellung eines Lärmaktionsplans bis 18.7.2013 nicht eingehalten werden kann. Um diese Aufgabe zielgerichtet, fachlich fundiert und mit angemessener Bürgerbeteiligung durchzuführen wird von einer Bearbeitungszeit von mindestens 1 – 1,5 Jahren ausgegangen.

Gemäß Lärmkarten ist für das Gemeindegebiet Blaustein die Hauptlärmquelle der Straßenverkehrslärm. Die Kartierungsergebnisse sind beim Landesamt für Umwelt, Messung und Naturschutz des Landes Baden-Württemberg unter www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/218083/ veröffentlicht (siehe Anlagen). Die Lärmkartierung der bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken steht noch aus. Eventuell müssen später Ergebnisse aus dieser Kartierung noch in die Lärmaktionsplanung eingearbeitet werden. Hiervon geht die Verwaltung jedoch nicht aus, da es sich in Blaustein nicht um eine Haupteisenbahnstrecke handelt.

In der 2. Stufe der Lärmkartierung wurden Hauptstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (>8.200 Kfz/Tag) untersucht. Blaustein ist betroffen mit der A 8 und der B 28. Es werden Pegelbereiche von 50 bis >75 dB(A) in 5 dB(A)-Abschnitten zusammengefasst und entsprechend farblich in den Lärmkarten visualisiert. Da die Gesundheitsgefährdung der Betroffenen für den Nacht-Zeitraum nachgewiesen höher liegt, wird im Bericht und in der Kartendarstellung zwischen dem Zeitraum „24 Stunden (L_{DEN})“ und „22 - 6 Uhr (L_{Night})“ unterschieden. Ziel der Lärmkartierung ist zunächst, die Belastungssituation mit Umgebungslärm aufzuzeigen.

Der Bericht enthält des Weiteren die Anzahl der von verschiedenen Schallpegeln betroffenen Anwohner (Betroffenheitsstatistik).

Lärmkartierung Hauptverkehrsstraßen in Blaustein

Lärmbelastete Einwohner

Pegelbereich L _{DEN} in dB(A)					Pegelbereich L _{Night} in dB(A)				
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
215	134	202	99	12	133	212	126	14	0

Lärmbelastete Flächen in km²

Pegelbereich L _{DEN} in dB(A)			Pegelbereich L _{DEN} in dB(A)		
>55	>65	>75	>55	>65	>75
1,7	0,3	0,1	288	136	5

Lärmbelastete Wohnungen

Lärmbelastete Schulgebäude

Pegelbereich L _{DEN} in dB(A)			Pegelbereich L _{DEN} in dB(A)		
>55	>65	>75	>55	>65	>75
1	0	0	0	0	0

Lärmbelastete Krankenhausgebäude

 Auslösewerte für Lärmaktionsplan
 sehr hohe Lärmbelastungen, Maßnahmen vordringlich erforderlich

Tab. 2: Betroffenheitsstatistik für Blaustein

Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen, dass insbesondere die Anwohner der B 28 in Ehrenstein, Klingenstein und Herrlingen von relevantem Lärm betroffen sind. Gemäß „Kooperationserlass“ des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Lärmaktionsplanung vom 23.03.2012 wird empfohlen, ab Lärmpegeln von L_{DEN} 65dB (A) oder L_{Night} 55dB(A) Lärmaktionspläne aufzustellen.

Bei Lärmpegeln über L_{DEN} 70dB(A) und L_{Night} 60 dB(A) handelt es sich um sehr hohe Lärmbelastungen, für die vordringlich Maßnahmen durchzuführen sind.

Für eine zielgerichtete Lärmplanung ist es zusätzlich erforderlich, die Lärmkarten zu ergänzen und ggf. zu verfeinern. Einzubeziehen sind auch verkehrsreiche Kreis- und Gemeindestraßen oder lärmrelevante Straßen auch mit weniger als 8.200 Kfz pro Tag (lt. Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 12.04.2013).

In Blaustein wäre hier z.B. eine nähere Untersuchung der Lindenstraße in Ehrenstein sinnvoll, da laut Verkehrsprognosen des Büros Brenner und Münnich nach Bau der Ost-Tangente der Verkehr den Wert von 8.200 Kfz pro Tag übersteigen wird. Außerdem liegt ein Bürger-Antrag auf Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Berliner Ring/Baugebiet Pfaffenhau IV vor. Der Verkehrslärm des Berliner Rings wurde im Lärmaktionsplan für das Stadtgebiet Ulm lediglich auf Ulmer Markung untersucht, der Bereich Blaustein muss noch nachgearbeitet werden.

Ziel eines Lärmaktionsplans ist es, kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen und Strategien für die konkrete örtliche Situation zusammenzustellen und umzusetzen und somit der kommunalen Verantwortung für den Gesundheitsschutz der Bürgerinnen und Bürger Rechnung zu tragen. Beispiele für Maßnahmen sind Einbau von Flüsterasphalt, Geschwindigkeitsbegrenzung oder passive Maßnahmen wie Lärmschutzwände oder Lärmschutzfensterprogramme.

Die Erstellung eines Lärmaktionsplans ist für die Gemeinde Blaustein zum einen rechtlich verpflichtend, bietet aber zum anderen im Rahmen des städtebaulichen Entwicklungsprozesses für die Tallage eine Chance zu Umgestaltungsmaßnahmen im Bereich der B 28. Da sich hier ein Schwerpunkt der Betroffenheit befindet, wird angeregt, die Lärmaktionsplanung mit der städtebaulichen Entwicklungsplanung zu verknüpfen und ggf. beide Vorhaben an kooperierende Fachbüros zu vergeben.

Zur Information der Öffentlichkeit wird vorgeschlagen, die Lärmkarten der 2. Stufe mit Betroffenenlisten und Infotext an der Aushangtafel im EG des Bürgermeisteramtes zur Einsicht bereitzustellen. Parallel soll im Ortsmitteilungsblatt und auf der Homepage mit Link zur LUBW informiert werden.

Für das Verfahren zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen wird der „Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in Interkommunaler Zusammenarbeit“ empfohlen (unter www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/105939/). Aufgabe der planaufstellenden Gemeinde ist eine enge Kooperation mit den für die Umsetzung zuständigen Fachbehörden sowie eine Koordination der notwendigen Handlungen. Die Gemeinde ist überwiegend auf die Mitwirkung der Baulastträger angewiesen.

Für im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen gibt es keine eigenständige Rechtsgrundlage. Die Maßnahmen müssen nach Fachrecht zulässig sein und rechtsfehlerfrei im Lärmaktionsplan aufgenommen sein. Diejenige Fachbehörde, die für die Umsetzung der Maßnahme zuständig ist, z.B. Straßenbauabteilung des Regierungspräsidiums Tübingen für B 28, prüft, ob die Tatbestandsvoraussetzungen erfüllt sind. Planungsrechtliche Festlegungen des Lärmaktionsplans sind von den zuständigen Planungsträgern zu berücksichtigen. Für Lärmsanierungen an bestehenden Straßen gibt es keine Rechtsverpflichtung. Es handelt sich um freiwillige

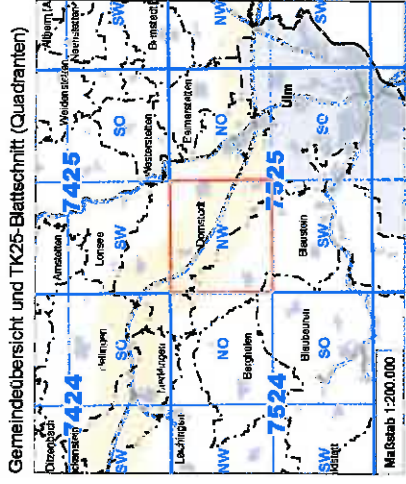
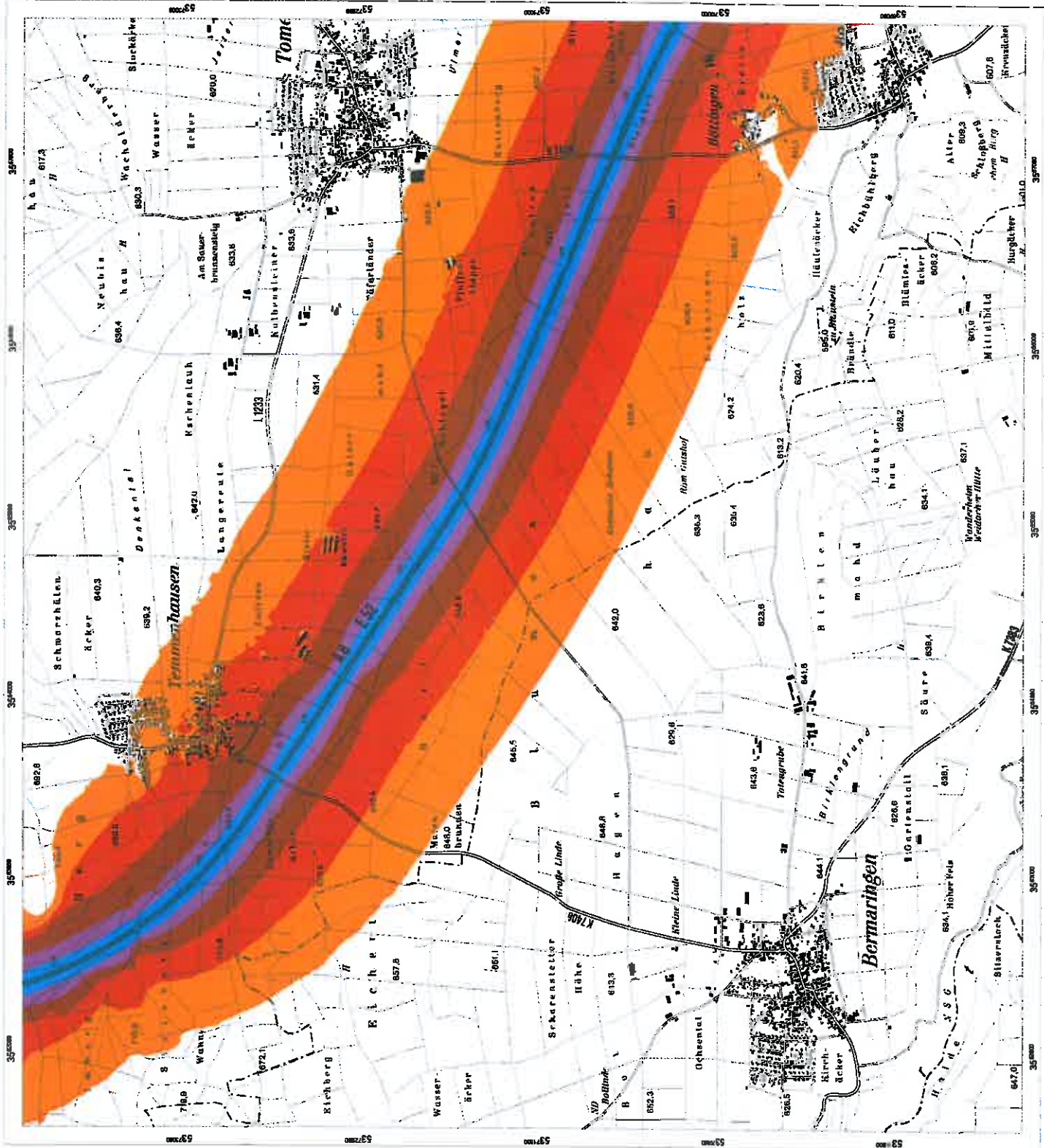
Maßnahmen, wobei die Regelungen zur Lärmsanierung an Bundesfern- und Landesstraßen (Lärmsanierungswerte, Beurteilung nach RLS-90, Verhältnismäßigkeit) sowie die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel berücksichtigt werden müssen. Eine konkrete Umsetzungspflicht für straßenbauliche Maßnahmen kann sich nach Abwägung bei Überschreiten der Schwelle zur Gesundheitsgefahr für Werte über L_{DEN} 70dB(A) und L_{Night} 60 dB(A) ergeben. Näheres zur „Bindungswirkung“ festgesetzter Maßnahmen kann dem Kooperationserlass in der Anlage entnommen werden.



Elke Bossert
Bauamt, Fachbereich 3.2
Bauverwaltung, Umwelt und Bauhof

Anlagen

- 6 Lärmkarten zur Lärmkartierung der LUBW 2012 für Blaustein
- Ausschnitt aus den Lärmkarten der Stadt Ulm, Bereich Berliner Ring, 2008
- Prognose Verkehrsaufkommen Variante Ost-Tangente, Brenner und Münnich
- „Kooperationserlass“ vom 23.03.12



Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Bildeinsatz der Hauptverkehrsstraßen jeweils bis zur 53 dB(A)-Isolinie bei freier Schallausbreitung
 Dargestellt sind Pegel über 55 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgebildet.

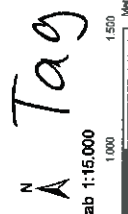
Pegel im Berechnungsgebiet:

- > 75 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)

Kartensymbole:

- TK25-Quadranten
- Landesgrenze
- Gemeindegrenze
- Ortslage
- Balldingraum
- Berechnungsgebiet
- Schallschutz- oder vergleichbares Bauwerk
- Kantierungsstraße

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2012
 gemäß Richtlinie 2002/49/EG
 Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Ktz pro Jahr
 außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern
 Straßenverkehrsraum 24 Stunden – L_{peq} in dB(A)



Maßstab 1:15.000



Grundlage: DTK 25, Basis-DLM, ALK-Gebäude
 © Landesvermessungsamt Baden-Württemberg (www.lvs.bwl.de)
 Az.: 2851 (p-1/19, Stand der Geobasisinformationen: 02/2012)
 Erstveröffentlichung: 20.12.2012



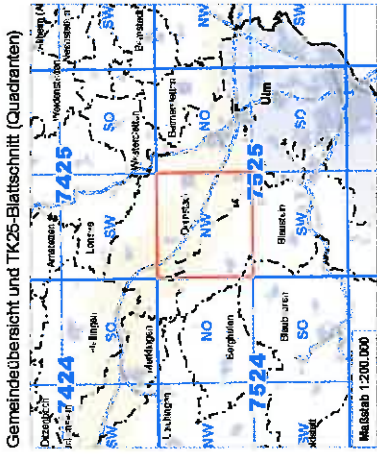
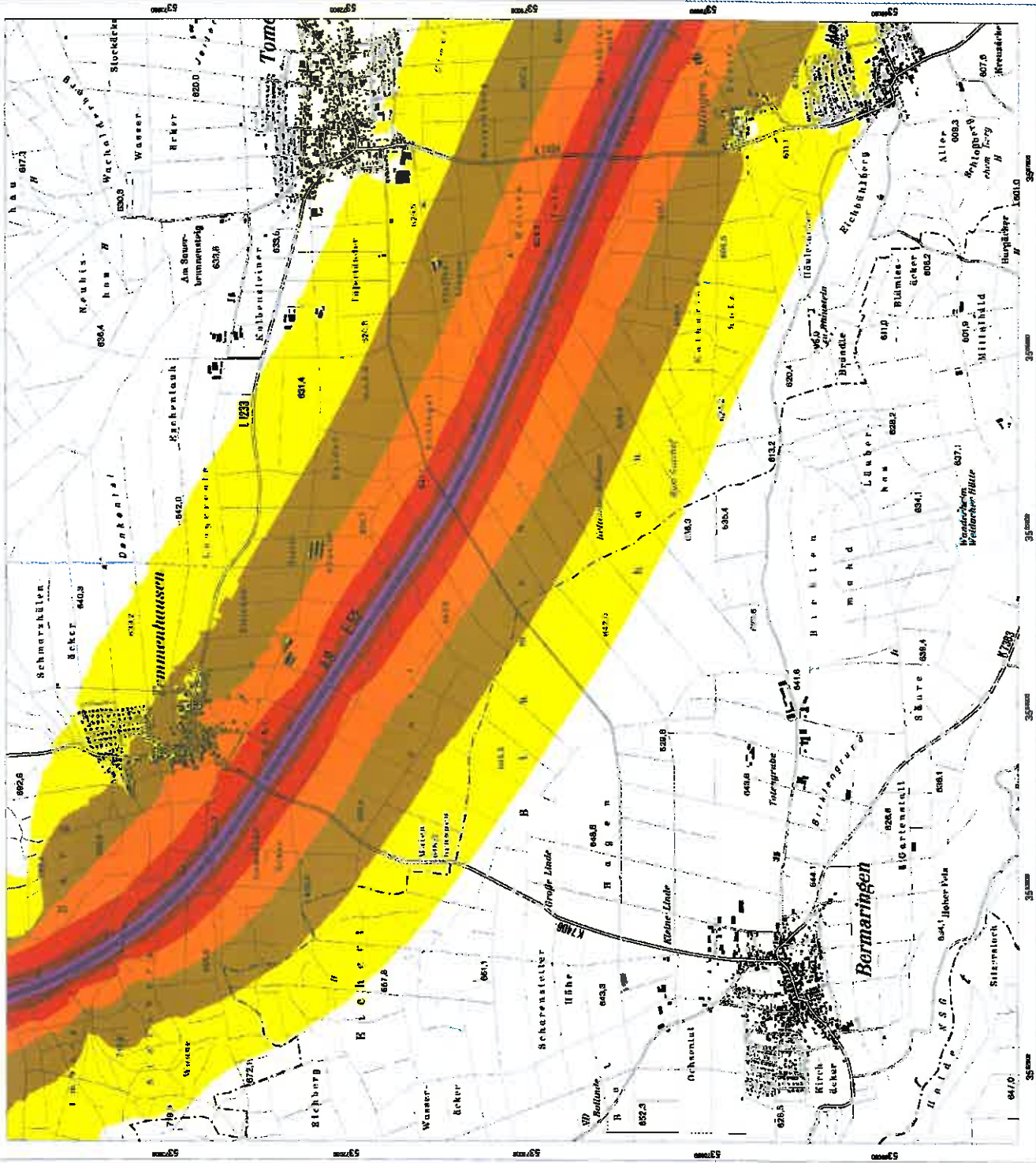
Landesamt für Umwelt, Messungen und
 Naturschutz Baden-Württemberg
 Greifbachstraße 1
 76185 Karlsruhe

In Zusammenarbeit mit:
Wölfel

Wölfel Beratende Ingenieure GmbH + Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Hünzberg

LÄRMKONTOR GmbH
 Altonaer Poststraße 13b
 22767 Hamburg

Berechnungsprogramm: IMMI 2012, Wölfel
 Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg



Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgrenze: Bereichs der Hauptverkehrsstraßen (eventuell bis zur 43 dB(A)-Isohille bei früher Schallanbreitung)
 Dargestellt sind Pegel über 45 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgeblättert.

Pegel im Berechnungsgebiet:

- > 70 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- > 45 - 50 dB(A)

Kartensymbole:

- TK25-Quadratnet
- Landesgrenze
- Gemeindegrenze
- Ortslage
- Ballungsraum
- Berechnungsgebiet
- Kartierungsgrenze
- Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2012

gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz pro Jahr
 außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern
 Straßenverkehrslärm Nacht – L_{Night} in dB(A)

Maßstab 1:15.000

0 250 500 1.000 1.500 m

Grundlage: DTK 25, Bese-DLM, ALK-Gebäude
 © Landesvermessungsamt Baden-Württemberg (www.lvm.bw.de)
 Az.: 287.15-1/16, Stand der Geobasisinformationen: 02/2012
 Erstellungdatum: 20.12.2012

LÜW

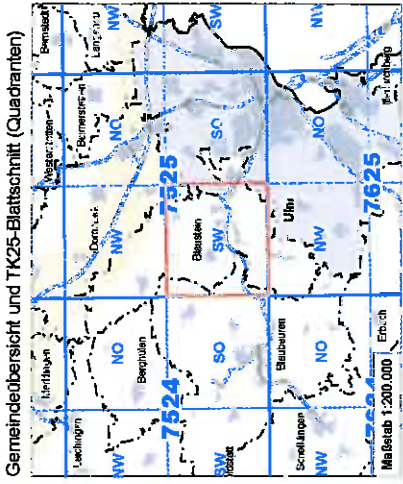
Landesanstalt für Umwelt, Messungen und
 Naturschutz Baden-Württemberg
 Obere Schenckstraße 1
 70185 Karlsruhe

In Zusammenarbeit mit:

Wölfel
 Wölfel Beratende Ingenieure GmbH + Co. KG
 Max-Planck-Str. 15
 87204 Hochberg

LARINKONTOR GmbH
 Kaiser-Friedrich-Str. 13b
 22767 Hamburg

Berechnungsprogramm: IMMY 2012, Wölfel
 im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

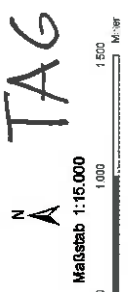


Berechnungsgrenzhöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsmethode: Bedieneite der Hauptverkehrsstraßen jeweils bis zur 50 dB(A)-Isolinie bei freier Schallausbreitung
 Dargestellt sind Pegel über 55 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgeteilt.

Pegel im Berechnungsgebiet:
 > 75 dB(A)
 > 70 - 75 dB(A)
 > 65 - 70 dB(A)
 > 60 - 65 dB(A)
 > 55 - 60 dB(A)

Kartensymbole:
 TK25-Quadranten
 Landesgrenze
 Gemeindegrenze
 Ortslage
 Ballungsraum
 Berechnungsgebiet
 Schallschutz- oder vergleichbares Bauwerk
 Kartengrenzlinie

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2012
 gemäß Richtlinie 2002/49/EG
 Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio Kfz pro Jahr
 außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{eq} in dB(A)

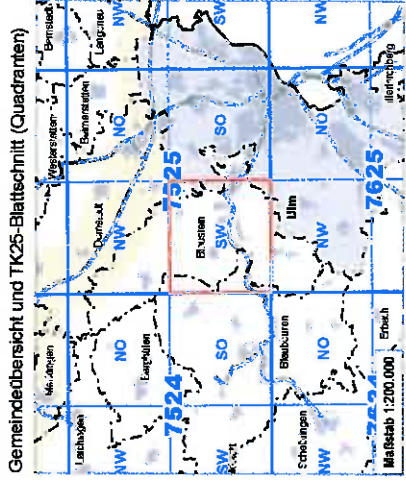
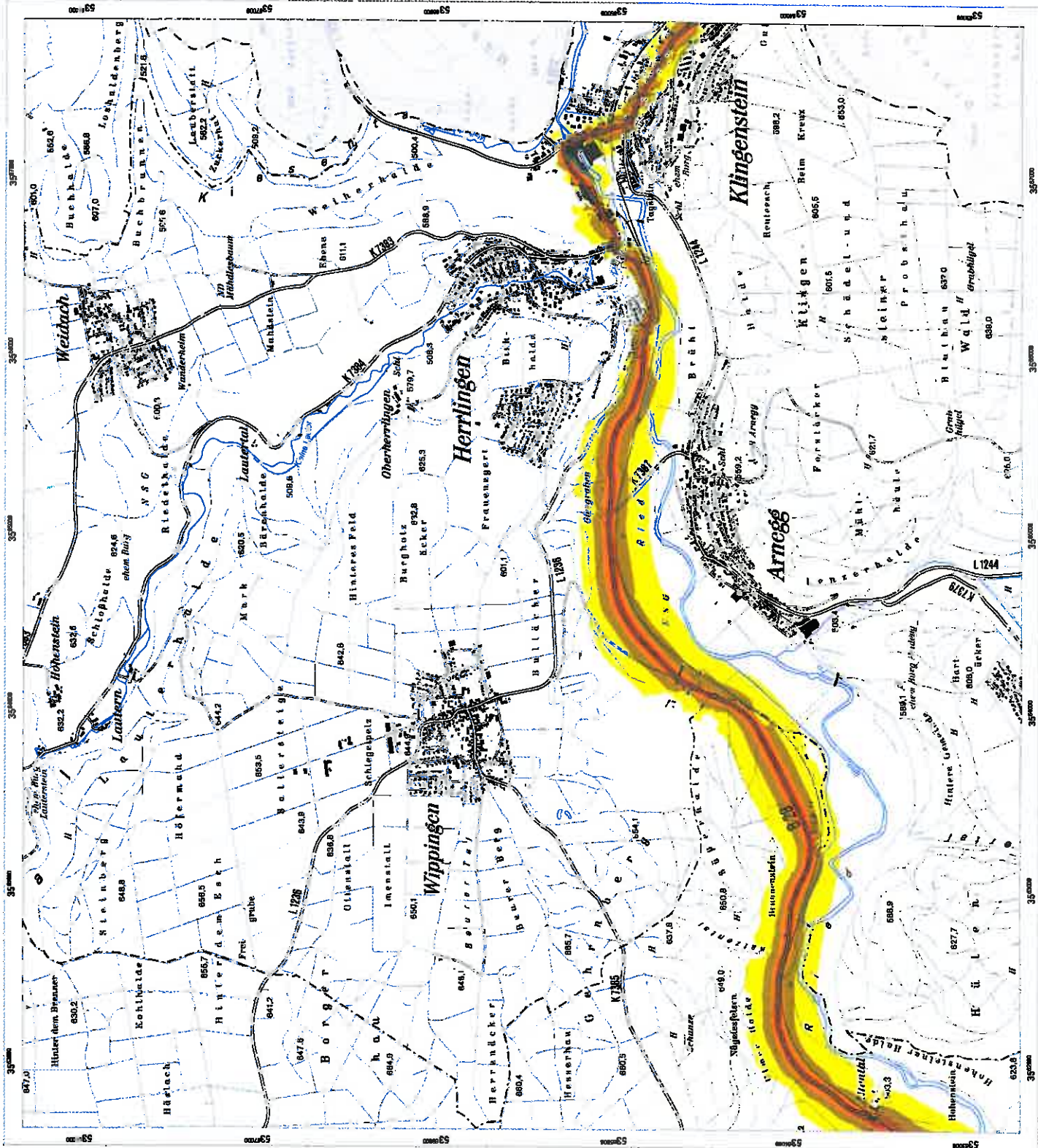


Grundlage: DTK 25, Basis-DLM, ALK-Gebäude
 © Landesvermessungsamt Baden-Württemberg (www.lvm.bw.de)
 Az. 2851 & 1/18, Stand der Geobasisinformationen: 02/2012
 Erstellungsdatum: 26.12.2012

LWV
 Landesamt für Umwelt, Messungen und
 Naturschutz Baden-Württemberg
 Gröschelstraße 1
 70186 Karlsruhe

in Zusammenarbeit mit:
Wöfel
 Wöfel Beratende Ingenieure GmbH + Co. KG
 Max-Planck-Strasse 15
 97204 Hildburghausen
LARINKONTOR GmbH
 Altmeyer Poststraße 13b
 22767 Hamburg

Berechnungsprogramm: INM 2012, Wöfel
 im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg



Berechnungspunkt: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsgebiet: Beidenseits der Hauptverkehrsstraßen jeweils bis zur 43 dB(A)-Kontour bei freier Schallausbreitung
Dargestellt sind Pegel über 45 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgebildet.

Pegel im Berechnungsgebiet:

- > 70 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- > 45 - 50 dB(A)

Kartensymbole:

- TK25-Quadranten
- Landesgrenze
- Gemeindegrenze
- Ortslage
- Ballungsraum
- Berechnungsgebiet
- Kartensymbole
- Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2012
 gemäß Richtlinie 2002/49/EG
 Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio Kfz pro Jahr
 außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern
Straßenverkehrslärm Nacht – L_{Night} in dB(A)



Grundlage: DTG 25, Basis-DLM, ALK-Gebäude
 Landesmessungsbüro Baden-Württemberg (www.lmw-bw.de)
 Az.: 28519-1/18, Stand der Gebietsinformationen: 02/2012
 Erstellungdatum: 20.12.2012

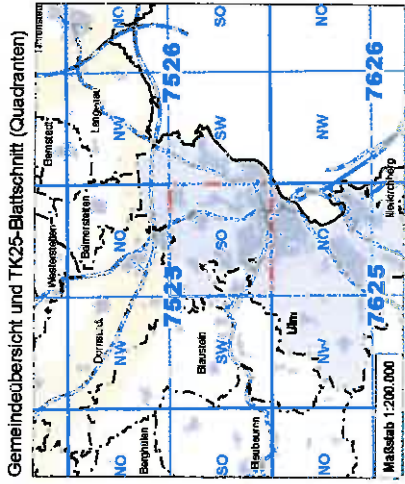


In Zusammenarbeit mit:
 Landesrat für Umwelt, Messungen und
 Naturschutz Baden-Württemberg
 Griesbachstraße 1
 76185 Karlsruhe

Wöfel Beratende Ingenieure GmbH + Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

LÄRMKONTOR GmbH
 Altonaer Poststraße 13b
 22767 Hamburg

Berechnungsprogramm: IMAI 2012, Wöfel
 im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg



Berechnungshöhe: 4 m über Gelände

Berechnungsraster: 10 m x 10 m

Bildseite der Hauptverkehrsstraßen jeweils bis zur 53 dB(A)-Linie bei freier Schallausbreitung

Dargestellt sind Pegel über 55 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgeteilt.

Pegel im Berechnungsgebiet:

> 75 dB(A)

> 70 - 75 dB(A)

> 65 - 70 dB(A)

> 60 - 65 dB(A)

> 55 - 60 dB(A)

Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk

Berechnungsgebiet

Kartensymbole:

TK25-Quadranten

Landesgrenze

Gemeindegrenze

Ortlage

Baullageraum

Berechnungsgebiet

Kartierungsstrecke

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2012

gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio Kfz pro Jahr
außerhalb der Baullageräume mit mehr als 100.000 Einwohnern
Straßenverkehrslärm 24 Stunden – L_{eq} in dB(A)

N
A
Tag

Maßstab 1:15.000



Grundlage: DTK 25, Biele-DLM, ALK-Gebäude
© Landesermessungsamt Baden-Württemberg (www.jku-bw.de)
Az.: 2851, 9-1/19, Stand der Geobasisinformationen: 02/2012

Erstellungsdatum: 20.12.2012

LU:W

Landesamt für Umwelt, Messungen und
Naturschutz Baden-Württemberg
Grisebachstraße 1
76185 Karlsruhe

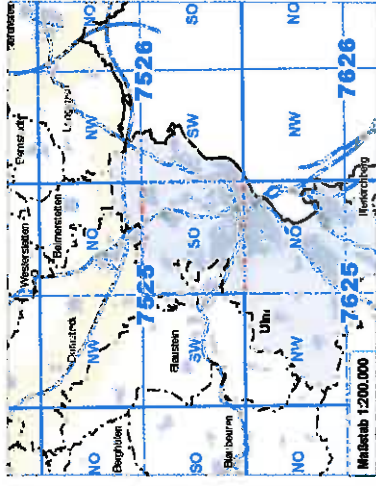
In Zusammenarbeit mit:

Wölfel

Wölfel Beratende Ingenieure GmbH + Co. KG
Max-Planck-Straße 15
87204 Hörsching

LÄRMKONTOR GmbH
Altonaer Poststraße 13b
22767 Hamburg

Berechnungsprogramm: IMAI 2012, Wölfel
Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg



Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsmethode: Beidseitige der Hauptverkehrsstraßen jeweils bis zur 43 dB(A)-Isolinie bei freier Schallausbreitung
 Dargestellt sind Pegel über 45 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgebildet.

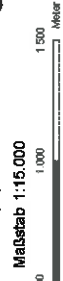
- Pegel im Berechnungsgebiet:
- > 70 dB(A)
 - > 65 - 70 dB(A)
 - > 60 - 65 dB(A)
 - > 55 - 60 dB(A)
 - > 50 - 55 dB(A)
 - > 45 - 50 dB(A)
- Kartensymbole:
- TK25-Quadranten
 - Landesgrenze
 - Gemeindegrenze
 - Ortschaft
 - Ballungsraum
 - Berechnungsgebiet
 - Kartennetzstrecke
 - Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2012

gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio KZ pro Jahr
 außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern
 Straßenverkehrslärm Nacht - L_{night} in dB(A)

Nacht



Grundlagen: DTK 25, Bebauungspläne, ALK-Gebäude
 © Landesumweltamt Baden-Württemberg (www.lwu-bw.de)
 Az.: 2051 9-1/19, Stand der Geobasisinformationen: 02/2012
 Erstellungsdatum: 20.12.2012



Landesanstalt für Umwelt, Messungen und
 Naturschutz Baden-Württemberg
 Griesbachstraße 1
 76185 Karlsruhe

In Zusammenarbeit mit:



Wöfel Berlande Ingenieure GmbH + Co. KG
 Max-Planck-Str. 15
 87204 Hohlberg

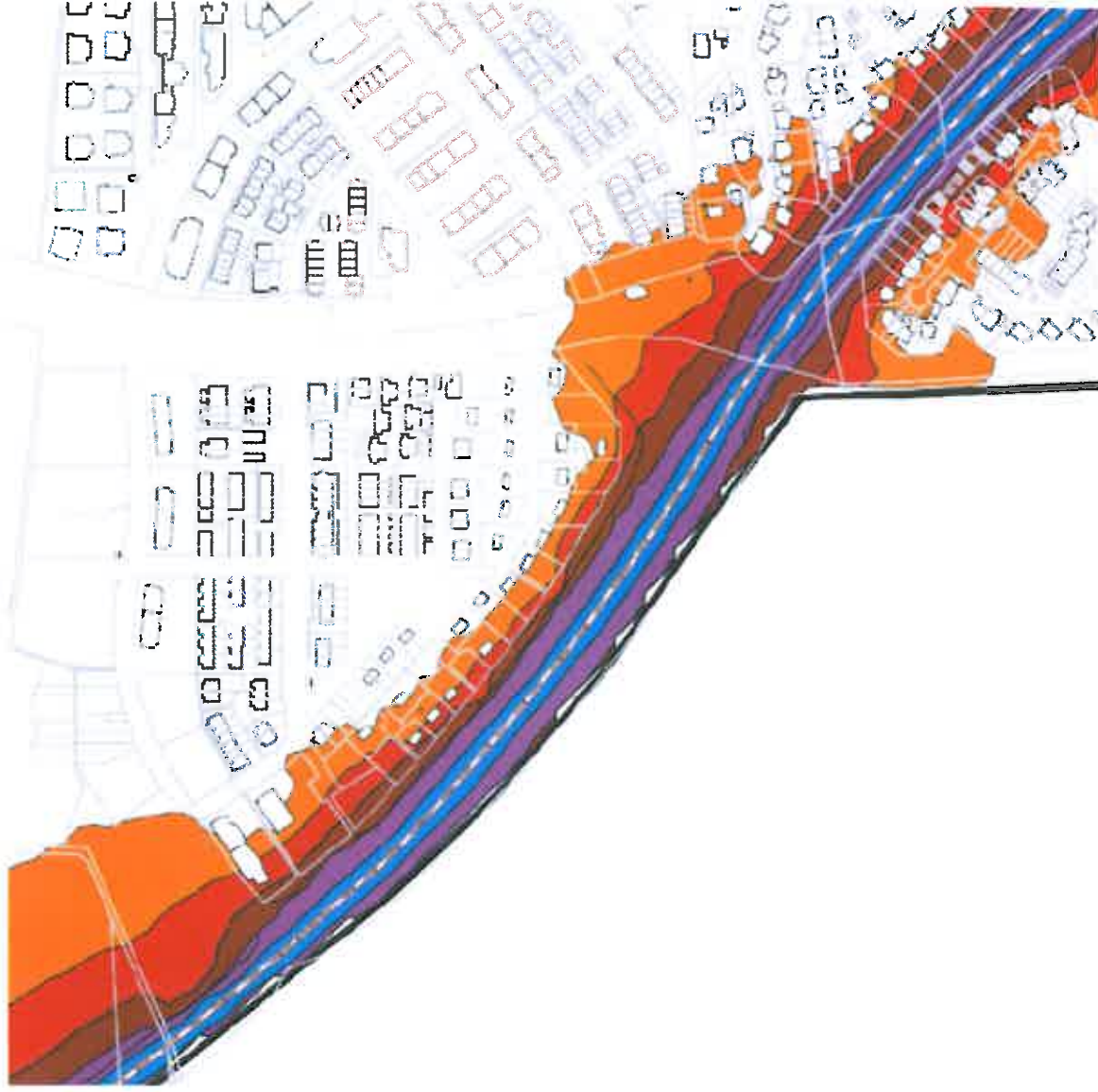
LÄRMKONTOR GmbH
 Altonaer Poststraße 13b
 22767 Hamburg

Berechnungsprogramm: IMAI 2012, Wöfel
 Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

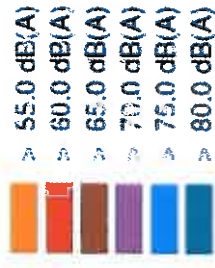
Auszug aus der Lärmkartierung gem. § 47 c
Bundesimmissionsschutzgesetz

Lärmindex LDEN (24h)

der Stadt Ulm 2008



Beurteilungspegel in dB(A)
Immissionspunkthöhe: 4 m über Gelände
Immissionspunktabstand: 10 m



Auszug aus der Lärmkartierung gem. § 47 c
Bundesimmissionschutzgesetz

LNight (nachts)

der Stadt Ulm 2008



Beurteilungspegel in dB(A)
Immissionspunkthöhe: 4 m über Gelände
Immissionspunktabstand: 10 m

- > 50.0 dB(A)
- > 55.0 dB(A)
- > 60.0 dB(A)
- > 65.0 dB(A)
- > 70.0 dB(A)
- > 75.0 dB(A)

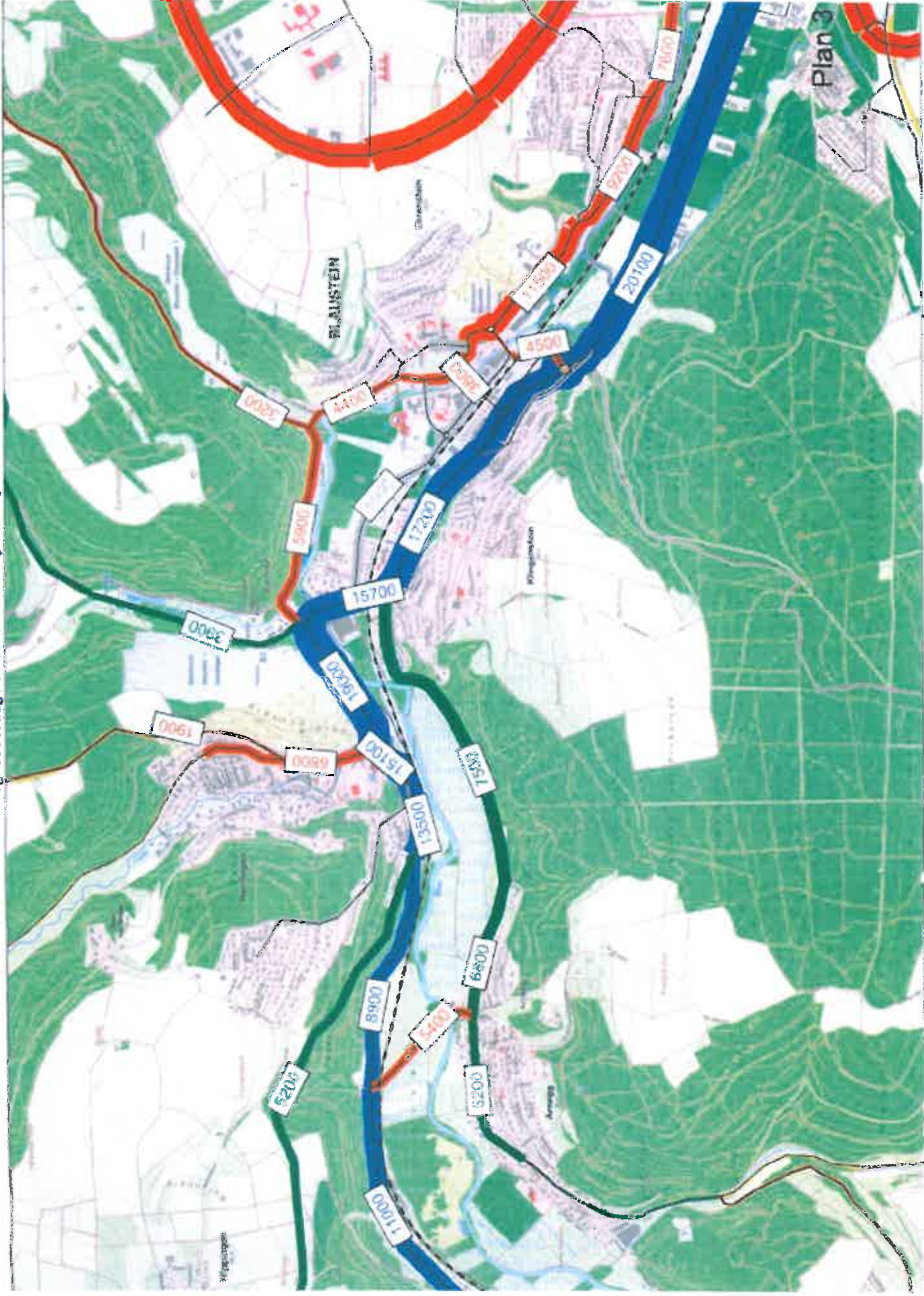
Konfliktkarte

Quellengruppe Straßenverkehr

Lärmindex LNight (nachts)

Lärmindex an der lautesten Fassade
(Darstellung für bewohnte Gebäude)







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. Wesse

Durchwahl 0711 231-6886, -5681

E-Mail Carolyn.Schorp@mvi.bwl.de,

Udo.Wesse@mvi.bwl.de

Aktenzeichen 53-826.15/75

(Bitte bei Antwort angeben!)

Nachrichtlich:

Landratsämter

Landkreistag Baden-Württemberg

StädteTag Baden-Württemberg

GemeindeTag Baden-Württemberg

Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Na-
turschutz Baden-Württemberg
Abteilung 3

ACHTUNG!

Bitte beachten Sie die neuen Telefonnummern:

Frau Schorp Tel: 0711/231-5673

Herr Dr. Wesse Tel: 0711/231-5671

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.

A. Auslöswerte 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 (Auslöswerte). Ergänzend ist für alle kartierten Bereiche zu prüfen, ob diese ebenfalls einzubeziehen sind, auch wenn die genannten Auslöswerte 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 lärmindernde 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 Auslöswerte 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 vorrangig Maßnahmen im Lärmaktionsplan festzulegen, um die Lärmbelastungen sowie die Anzahl der Betroffenen zu verringern. Für straßenbauliche und straßenverkehrrechtliche Maßnahmen wird auf Abschnitt C verwiesen.

B. Verfahren zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen

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

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 Lärmaktionsplans. 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.mvl.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

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, verdrängt 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.

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 Bündelungsfunktion 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

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

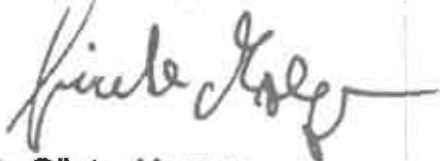
Hingewiesen wird auf die von der LUBW im Internet bereitgestellten Informationen zur Umgebungslärmkartierung (www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/19330/) sowie auf die unter der Rubrik „Materialien“ eingestellten „Dokumente und Regelwerke“ insbesondere

- 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 Bundesschienerwege, Lärmrichtwerte, Lärmaktionsplanung“ vom 28.09.2010 des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr, Az. 43-8826.15/74.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Günter Mezger