

Vorlage

Fachbereich 3

007/2025

Geschäftszeichen:
25.11.2024

Ältestenrat	13.01.2025	nicht öffentlich	Kenntnisnahme
Ausschuss für Technik und Umwelt	22.01.2025	öffentlich	Beratung
Gemeinderat	05.02.2025	öffentlich	Beschluss

Thema

Lärmaktionsplanung, 4. Runde

- Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung
- Überarbeitung der Planinhalte
- Zustimmung zum Entwurf der Lärmaktionsplanung, 4. Runde
- Beschluss über die Veröffentlichung im Internet und die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG sowie über die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 47 d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG

Beschlussantrag

- I. Die im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) eingegangenen Stellungnahmen werden wie in Anlagen 3 und 4 zu dieser Vorlage dargestellt zur Kenntnis genommen.
- II. Der Überarbeitung der Planinhalte entsprechend der Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 (4. Runde) wird zugestimmt.
- III. Der Gemeinderat beschließt Planfall 4 der weiteren Lärmaktionsplanung (4. Runde) zugrunde zu legen.
- IV. Der Gemeinderat beschließt den Entwurf des Lärmaktionsplans erneut im Internet zu veröffentlichen sowie die erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 47 d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG.

Bolay
Oberbürgermeister

Erläuterungen

Anlass für die Lärmaktionsplanung ist das Vorliegen der Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 (4. Runde) für Hauptverkehrsstraßen durch die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW).

Da zwischenzeitlich aktuellere Kartengrundlagen zur Verfügung stehen und eine neue Berechnungsmethodik verbindlich wurde, wird die bisher nicht abgeschlossene 3. Runde der Lärmaktionsplanung hierbei übersprungen. Im Vergleich zur 3. Runde hat sich die Lärmbelastung nochmals erhöht.

Rechtsgrundlage und Auslöser der Kartierung ist die EU-Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie), welche im Bundes-Immissionsschutzgesetz (§ 47a-f BImSchG) sowie in der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt wurde. Für die Städte und Gemeinden erwächst nach europäischer Rechtssetzung die Verpflichtung zur Aufstellung des Lärmaktionsplanes (§ 47d BImSchG). Aufgabe von Lärminderungsplänen ist es, bei vorhandenen oder zu erwartenden Einwirkungen verschiedenartiger Lärmquellen, ein Programm zur systematischen Verminderung der Lärmbelastung der Bevölkerung zu erstellen und eine koordinierte Durchführung der erforderlichen Maßnahmen zu ermöglichen. Von der EU sind die Berechnungsverfahren für die Lärmkartierung vorgegeben, auch die Lärmkarten werden nach einheitlichen Vorgaben auf Grundlage dieser Berechnungsvorschriften erstellt.

Auslösewerte

Lärmbelastungen oberhalb von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht liegen nach Lärmwirkungsforschung in einem gesundheitskritischen Bereich. Daher sind die Bereiche mit Lärmbelastungen über 65 dB(A) LDEN und 55 dB(A) LNight einer qualifizierten Lärmaktionsplanung zu unterziehen. Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen liegen bei diesen Lärmpegeln in Gebieten, die dem Wohnen dienen, im Bereich der Ermessensausübung. Ein vordringlicher Handlungsbedarf zur Lärminderung und zur Verringerung der Anzahl der Betroffenen besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen jenseits des Schwellenwertes der Gesundheitsgefährdung über 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht. Besondere Prüfpflichten und insofern ein gleicher Handlungsbedarf liegt nach aktuellem Kooperationserlass Lärmaktionsplanung Baden-Württemberg auch bei Lärmbelastungen von 67 / 57 dB(A) tags / nachts vor.

Das Ministerium für Verkehr in Baden-Württemberg regt an, bei der Beurteilung, ob und wo ein Lärmaktionsplan aufgestellt wird, auf jeden Fall die Bereiche zu betrachten, in denen folgende Lärmpegel erreicht oder überschritten werden (Auslösewerte):

- 65 dB(A) bezogen auf den Lärmindeks LDEN bzw.
- 55 dB(A) bezogen auf den Lärmindeks LNight.

Das Ziel der Lärmaktionsplanung Ostfildern ist deshalb, die Lärmbelastung unter den Auslösewert der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) am Tag oder 55 dB(A) in der Nacht zu drücken.

Maßnahmen

Lärmaktionspläne müssen geeignete Maßnahmen zur Lärminderung aufweisen. Unterschieden wird hierbei zwischen kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen. Der Kooperationserlass Lärmaktionsplanung des Landes Baden-Württemberg vom 08.02.2023 gibt einen erweiterten Handlungsspielraum für die konkrete Maßnahmenplanung vor, z.B. bezüglich möglicher Fahrzeitverlängerungen für den ÖPNV.

Nicht alle geeigneten Maßnahmen sind vor Ort umsetzbar, Einiges wurde auch bereits realisiert. Praktische Bedeutung für die Lärmaktionsplanung Ostfildern haben in erster Linie zwei Maßnahmen: Geschwindigkeitsbeschränkungen und Fahrbahnsanierungen.

Die Geräuschemissionen des Straßenverkehrs steigen im Allgemeinen mit der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit der Fahrzeuge an. Insofern stellen Geschwindigkeitsbegrenzungen wirksame Maßnahmen

zur Minderung des Straßenverkehrslärms dar. Als kurzfristig mögliche straßenverkehrsrechtliche Maßnahme kann daher die Anordnung der Geschwindigkeitsbegrenzung innerorts auf 30 km/h nachts oder 30km/h ganztags angestrebt werden.

Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h hat in der Regel vielschichtige Wirkungen nicht nur auf den Verkehrslärm und den Verkehrsfluss. Das Umwelt-Bundesamt hat sich intensiv mit den 'Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen' auseinandergesetzt und die Ergebnisse veröffentlicht. Darin wird unter anderem festgestellt, eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von innerörtlich 50 auf 30 km/h in der Regel keinen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Straße hat.

Hinzu kommen positive Auswirkung auf die Verkehrssicherheit für Fußgänger sowie Radfahrende und die Luftschadstoffbelastung. Andererseits müssen auch Verkehrsverlagerungen, Auswirkungen auf den ÖPNV (insbesondere den Linienbusverkehr), die Akzeptanz in der Bevölkerung oder die Kosten-Nutzen-Relation bei der Abwägung in Betracht gezogen werden.

Für den Fall, dass Maßnahmen ergriffen werden sollen, die nach der Straßenverkehrsordnung anzuordnen sind, d.h. z.B. eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, muss diese Maßnahme im Rahmen der Lärmaktionsplanung mit allen Vor- und Nachteilen aufbereitet und bewertet werden. Dies bedeutet, dass dem Interesse der Lärmbetroffenen auf Geschwindigkeitsreduzierung nur dann in zulässiger Weise Vorrang eingeräumt werden darf, wenn das öffentliche Interesse, weiterhin 50 km/h fahren zu dürfen, nicht entgegensteht.

Ein Austausch bestehender Fahrbahnbeläge bzw. deren Sanierung kann ebenfalls zu spürbaren Verbesserungen der Geräuschemissionen führen, wenn die bestehende Fahrbahndecke erhebliche Mängel aufweist und sanierungsbedürftig ist. Durch den Einsatz von lärmtechnisch optimierten Belägen aber auch bei Verwendung dünner Asphaltdeckschichten in Heißbauweise kann die Entstehung des Reifen-Fahrbahngeräusches innerorts rechnerisch bei Pkw um rund 3 - 4 dB(A), bei Lkw um ca. 1 dB(A) gedämpft werden. Es bestehen allerdings technische Anforderungen an den Straßenaufbau und die Reduzierung von Straßeneinbauten, so dass der Einbau nicht überall möglich ist. Die Mehrkosten von lärmmindernden Fahrbahndeckschichten können generell rund 5 €/m² im Verhältnis zu den normalen Straßenbaumaterialien betragen.

Da aktuell sowohl Asphaltbeton AC 8, als auch Asphaltbeton AC 11 bereits Standardbeläge in vielen innerörtlichen Straßenabschnitten darstellen und diese Beläge eine hohe Lärminderungswirkung (bis zu - 4 dB(A)) erzielen gemäß Messergebnissen, werden diese für die Maßnahmenplanung im Lärmaktionsplan empfohlen. Hierfür wird nach RLS-19 Tabelle 4a eine Lärminderung -2,9 dB(A) für PKW und -1,6 dB(A) für LKW angesetzt. Die Maßnahmen sollen nicht kurzfristig, sondern im Rahmen ohnehin anstehender Fahrbahnsanierungen umgesetzt werden.

Planfälle

Bei den Planfällen wird zwischen kurzfristig umsetzbaren (Geschwindigkeitsreduzierung) und mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen (Fahrbahnsanierungen) unterschieden, eine Kombination von Geschwindigkeitsbeschränkung und Fahrbahnsanierung ist möglich. Um die jeweilige Wirkung z.B. gegenüber den Verkehrsbehörden belegen zu können ist aber eine getrennte Berechnung sinnvoll.

Die Planfälle 1 und 2 sind bereits aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung bekannt. Planfall 1 sieht Tempo 30 nachts auf bestimmten Streckenanschnitten vor, in Planfall 2 werden diese Maßnahmen durch geplante Fahrbahnsanierungen ergänzt. Aufgrund der gestiegenen Lärmbetroffenheit kommt in der 4. Runde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 ganztags als weiterer Planfall hinzu (Planfall 3), ergänzt durch zusätzliche Fahrbahnsanierungen (Planfall 4).

Die Verwaltung empfiehlt Planfall 4 aufgrund der erreichten hohen Minderungswirkung den weiteren Planungen zugrunde zu legen. Die betroffenen Streckenabschnitte sind in Plänen dargestellt (s. Anhang Plan 26). Es ist deutlich erkennbar, dass die Kombination aus Fahrbahnsanierung und geplanter Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 ganztags zu einer deutlichen Entlastung der Anwohner von

Straßenverkehrslärm führen wird und dass damit das vordringliche Ziel zur Vermeidung von Lärmbelastungen oberhalb des Schwellenwertes der Gesundheitsgefährdung zum großen Teil erreicht wird.

Beteiligung der Öffentlichkeit

Der Öffentlichkeit ist bei der Ausarbeitung von Lärmaktionsplänen rechtzeitig die Möglichkeit zur Mitwirkung zu geben; außerdem ist sie über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten (§ 47d Abs. 3 BImSchG). Dies bedeutet die Einbeziehung der Träger Öffentlicher Belange genauso wie die Beteiligung der Bevölkerung. Aus beiden Beteiligungsprozessen werden die Anregungen geprüft und im Rahmen des Gesamtkontextes auf Übernahme in den Lärmaktionsplan beurteilt. Vor Beschlussfassung über den Lärmaktionsplan hat der Gemeinderat über die Abwägung zu entscheiden, auch unter Berücksichtigung der Anzahl der lärmmentlasteten Personen und einer groben Kostenschätzung für die Durchführung der Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren (kurzfristige Maßnahmen).

Die eingegangenen Stellungnahmen aus der 3. Runde der Lärmaktionsplanung sind zur Kenntnisnahme als Anhang beigelegt.

Finanzielle Auswirkungen

Produkt- / Auftragssachkonto:

	Kostenart bzw. Investition	Einzahlungen/ Erträge in €	Auszahlungen/ Aufwendungen in €
einmalig			
jährlich			

Finanzierung durch

- | | |
|--|---|
| ☐ Haushaltsmittel | ☐ Ermächtigungsrest |
| ☐ Überplanmäßige Auszahlungen | ☐ Außerplanmäßige Auszahlungen |
| ☐ Deckung über- und außerplanmäßiger Auszahlungen | |

Bitte beachten:

Ist diese Vorlage relevant für die Beteiligung von Jugendlichen? Ja ☐ Nein ☐