



LÄRMSCHUTZ

Leise(r) ist das Ziel: wirksame Lärmsanierung braucht neue Ansätze



Unterzeichnung der Lärmsanierungsvereinbarung zum Abschluss des Modellprojekts Eislingen-Salach-Süßen

Als Höhepunkt und Abschluss des interkommunalen Modellprojekts in Eislingen, Salach und Süßen (Kreis Göppingen) wurde am 19. Juni 2015 im Rahmen einer Landespressekonferenz eine Lärmsanierungsvereinbarung unterzeichnet. Unter dem Motto „Leise(r) ist das Ziel!“ erprobte das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) innovative Ansätze bei der Lärmsanierung an Verkehrswegen. Die Vereinbarung wurde von Staatssekretärin Gisela Splett MdL, Regierungspräsident Johannes Schmalzl, Landrat Edgar Wolff (Landkreis Göppingen), Oberbürgermeister Klaus Heininger (Große Kreisstadt Eislingen/Fils), Bürgermeister Bernd Lutz (Gemeinde Salach) und Bürgermeister Marc Kersting (Stadt Süßen), unterzeichnet.

Staatssekretärin Splett hob hervor, was für den Lärmschutz erreicht werden kann, wenn sich Städte und Gemeinden mit zuständigen Fachbehörden zusammen tun. „Mein Appell geht an die Städten und Gemeinden, das Instrument der Lärmaktionsplanung engagiert zu nutzen und die vorhandenen Handlungsmöglichkeiten möglichst umfassend auszunutzen“, so Splett. Das Modellprojekt zeige, dass durch eine engagierte Zusammenarbeit erhebliche Verbesserungen erreicht werden können.

Regierungspräsident Schmalzl ergänzte: „Für das Regierungspräsidium Stuttgart ist die Lärmvorsorge beim Bau neuer Straßen schon seit langem ein wichtiger Bestandteil einer verantwortlichen Planung. Eine wirksame Lärmsanierung bereits bestehender Verkehrswege bedarf jedoch gemeinsamer Anstrengungen aller Beteiligten. Deshalb freue ich mich sehr, dass es gelungen ist, einen umfangreichen Maßnahmenkatalog zu vereinbaren. Das Regierungspräsidium Stuttgart wird sobald wie möglich und in Absprache mit den Vertragspartnern mit der Umsetzung erster baulicher Maßnahmen beginnen.“ Landrat Edgar Wolff: „Statt einzelne Maßnahmen unkoordiniert jede für sich zu realisieren, besticht das

Modellprojekt durch eine integrierte und interkommunale Maßnahmenplanung, bei der alle verantwortlichen Stellen mitgewirkt haben.“Auf der Grundlage detaillierter Lärmkarten wurden Sanierungsgebiete mit Lärmsanierungsbedarf abgegrenzt. Die Menschen in der Modellregion hatten über eine extra eingerichtete Internetseite www.leiser-ist-das-ziel.de die Möglichkeit mitzuteilen, durch welche Quellen sie sich belästigt fühlen. Gleichzeitig konnten sie konkrete Vorschläge machen, wie man die Lärmbelastungen verringern könnte. Insgesamt sind 175 Hinweise eingegangen. Auf Basis der Analysen der Lärmsituation und der Hinweise aus der Bevölkerung wurden Maßnahmen entwickelt, um die höchsten Belastungen an den Straßen abzubauen. In einem Verhandlungsverfahren, an dem neben den Modellgemeinden alle Straßenbaulastträger sowie die zuständigen Straßenverkehrsbehörden vertreten waren, wurde eine umfangreiche Maßnahmenliste vereinbart. Abschluss des Modellprojekts ist nun die Unterzeichnung einer Lärmsanierungsvereinbarung mit rund 60 lärmindernden Maßnahmen.

Sübens Bürgermeister Marc Kersting dazu: „Der neue Ansatz der Lärmsanierung bei Mehrfachbelastungen besticht durch die großen Vorteile einer Gesamtbetrachtung des Lärms und bildet deswegen die Realität ab. Die daraus entwickelten Lärmsanierungsmaßnahmen decken sich weitgehend mit den Ergebnissen aus der transparenten und umfangreichen Bürgerbeteiligung.“

Eislingens Oberbürgermeister Klaus Heininger fügte hinzu: „Das Ergebnis des Modellprojekts versetzt uns in die Lage, Maßnahmen konkret anzugehen. Mit lärmarmen Straßenbelägen und Tempo 30 in Bereichen mit besonderen Lärmproblemen kommen wir der Zielsetzung einer Lärmreduzierung ein gutes Stück näher.“Salachs Bürgermeister Bernd Lutz ergänzte: „Ein pragmatisches und fachübergreifendes Zusammenwirken aller am Modellprojekt beteiligten Akteure gibt uns gute Chancen, für die lärmgeplagten Bürgerinnen und Bürger zu echten und spürbaren Verbesserungen zu kommen. Mit der intensiven Bürgerbeteiligung zu diesem Thema wurden neue Maßstäbe gesetzt und die Betroffenen zu Beteiligten gemacht.“

Die Belastung durch Verkehrslärm ist eines der drängendsten aktuellen Umweltprobleme. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie macht zur Pflicht, Lärmprobleme mittels Lärmaktionsplänen zu begegnen. Dennoch erschwert das geltende Recht die Umsetzung von lärmindernden Maßnahmen, denn: Es gibt aktuell keinen verbindlichen Schutz vor Lärm an bestehenden Straßen und Schienenwegen. Auch wird die Belastung durch verschiedene Lärmquellen jeweils getrennt betrachtet. „Das ist ein wenig zufriedenstellender Zustand – nicht nur für die Fachleute in den Verwaltungen, sondern vor allem für die Lärmbetroffenen“, betont Staatssekretärin Splett. Das Land setzt sich deshalb nachdrücklich für eine verbindliche Lärmsanierung unter Berücksichtigung von Mehrfachbelastungen durch Straße und Schiene ein. „Die Rechtslage zum Lärmschutz ist nicht mehr zeitgemäß, und wir arbeiten zielgerichtet auf längst überfällige Änderungen im Bundesrecht hin“, unterstrich Staatssekretärin Splett, die auch Lärmschutzbeauftragte der Landesregierung ist.

Um hier voranzukommen, hat das Ministerium zusammen mit externen Projektpartnern ein innovatives Lärmsanierungskonzept erarbeitet, das neben der Gesamtlärmbetrachtung auch eine verursachergerechte Verteilung der Lärminderungskosten zwischen den Baulastträgern vorsieht. Im Modellprojekt Eislingen-Salach-Süßen wurden diese innovativen Ansätze – soweit dies die bestehende Rechtslage zulässt – erfolgreich in der Praxis erprobt.

Hintergrundpapier

„Lärmsanierung: „Leise(r) ist das Ziel!“ - Modellprojekt zur Erprobung eines neuen Konzeptes zur nachhaltigen gesetzlichen Lärmsanierung“ mit Informationen zu den Eckpunkten des innovativen Lärmsanierungskonzeptes, den im Modellprojekt durchgeführten Schritten zur Lärmsanierung und einem Fazit.

<http://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium/presse/pressemitteilung/pid/eislingen-salach/>

Lärmsanierung: „Leise(r) ist das Ziel!“

**Modellprojekt zur Erprobung
eines neuen Konzeptes
zur nachhaltigen gesetzlichen Lärmsanierung**



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR
UND INFRASTRUKTUR

I. Eckpunkte des Konzeptes

Verkehrslärm ist ein äußerst drängendes Problem für Städte und Gemeinden. Viele Wohnlagen leiden unter hohen Verkehrslärmbelastungen, was sich zunehmend negativ auf das Wohlbefinden der Menschen, aber auch auf Grundstückspreise und die Vermietbarkeit von Objekten auswirkt.

Neubauprojekte von Straßen und Schienen werden immer seltener. Umso wichtiger ist der Lärmschutz an bestehenden Verkehrswegen. Aber nach wie vor besteht hierfür kein gesetzlich geregelter Anspruch.

2002 haben die EU-Umgebungslärmrichtlinie und 2005 deren bundesgesetzliche Umsetzung in deutsches Recht Bewegung in den Lärmschutz entlang des bestehenden Verkehrsnetzes gebracht. Klar ist dadurch zwar, wann und wer Lärmkarten zur Beschreibung der Belastung durch Umgebungslärm zu fertigen hat. Unzureichend geregelt ist aber, unter welchen Voraussetzungen die Maßnahmen eines auf diesen Karten basierenden Lärmaktionsplans von den zuständigen Stellen umzusetzen sind.

Diese unbefriedigende Lage hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) zum Anlass genommen, ein innovatives **Konzept zur nachhaltigen Verbesserung des gesetzlichen Schutzes vor Verkehrslärm**¹ mit folgenden Eckpunkten vorzulegen:

1. Betroffene erhalten einen Anspruch auf Lärmsanierung durch eine verbindliche gesetzliche Regelung der Lärmsanierung an Straßen und Schienenwegen.
2. Die Überprüfung lärmbelasteter Gebiete auf ihren Sanierungsbedarf erfolgt unter Berücksichtigung des von allen Straßen und Schienenwegen ausgehenden Verkehrslärms.
3. Die Ermittlung der Dringlichkeit einer Sanierung bestimmt sich anhand der Lärm-KennZiffer, die sich in Abhängigkeit von der Gesamtlärmbelastung und der Anzahl der davon Betroffenen ergibt.
4. Gebiete mit einer hohen Lärmbetroffenheit (sog. Lärmsanierungsgebiete) werden identifiziert und in einem förmlichen Rechtsakt ausgewiesen.

¹ Hornfischer/Kupfer/Popp/Weese (Hrsg.), Kooperatives Management der Lärmsanierung, Kirschbaum Verlag Bonn, September 2014

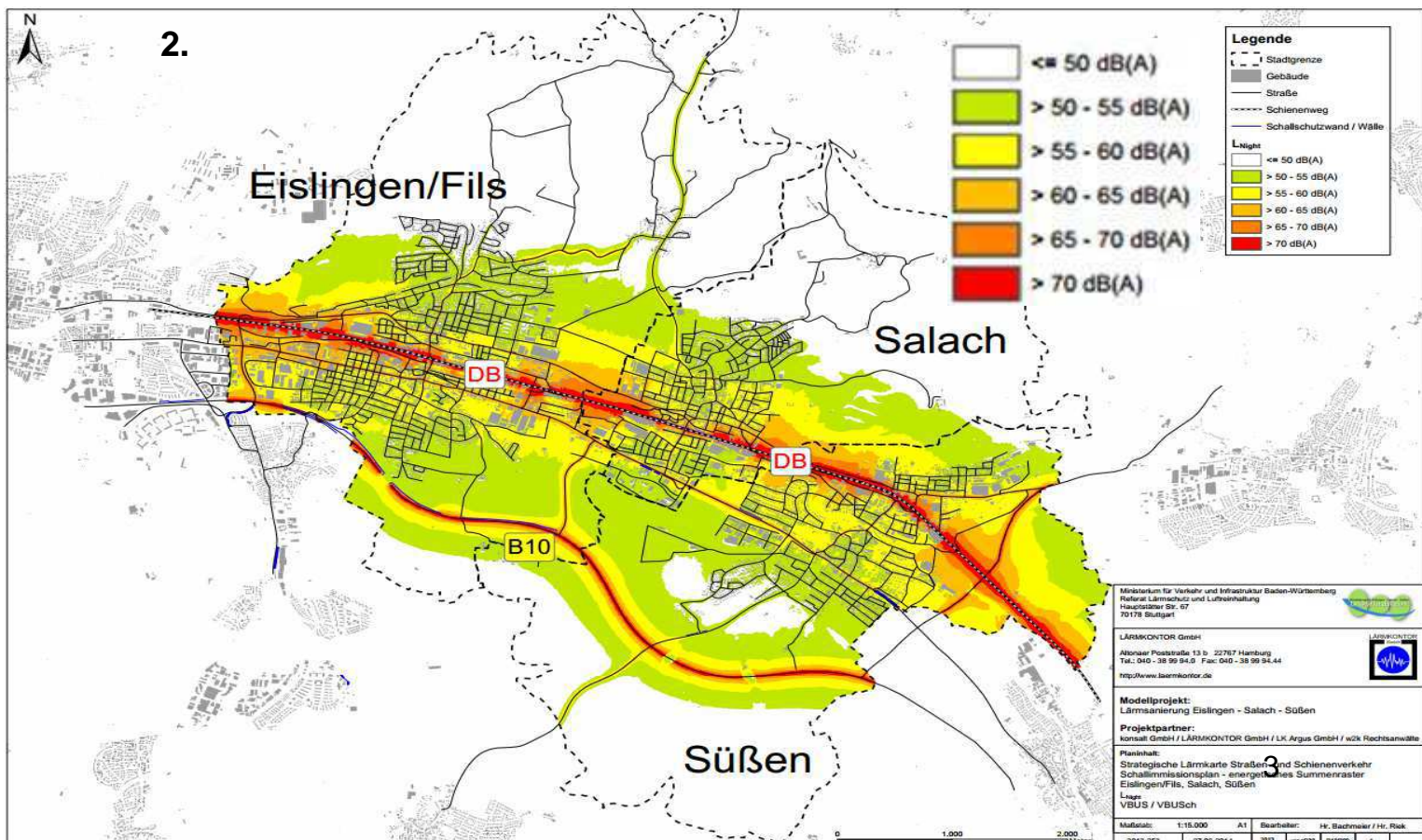
5. Für das jeweilige Lärmsanierungsgebiet wird ermittelt, welche Lärmquelle welchen prozentualen Anteil an der Gesamtbelastung hat. Auf diesen Anteilen basiert die verursachungsgerechte Zuweisung der anfallenden Lärmreduzierungskosten für das Lärmsanierungsgebiet.
6. Alle Baulastträger und Behörden, die zur Entlastung im Lärmsanierungsgebiet beitragen, werden zur Kooperation und zur anteiligen Mitfinanzierung der Maßnahmen verpflichtet.

Dieses Konzept wurde – soweit das im bestehenden Rechtsrahmen möglich ist – in der **Modellregion Eisingen – Salach – Süßen** in den vergangenen beiden Jahren erfolgreich erprobt.

II. Die Schritte zur Lärmsanierung in der Modellregion

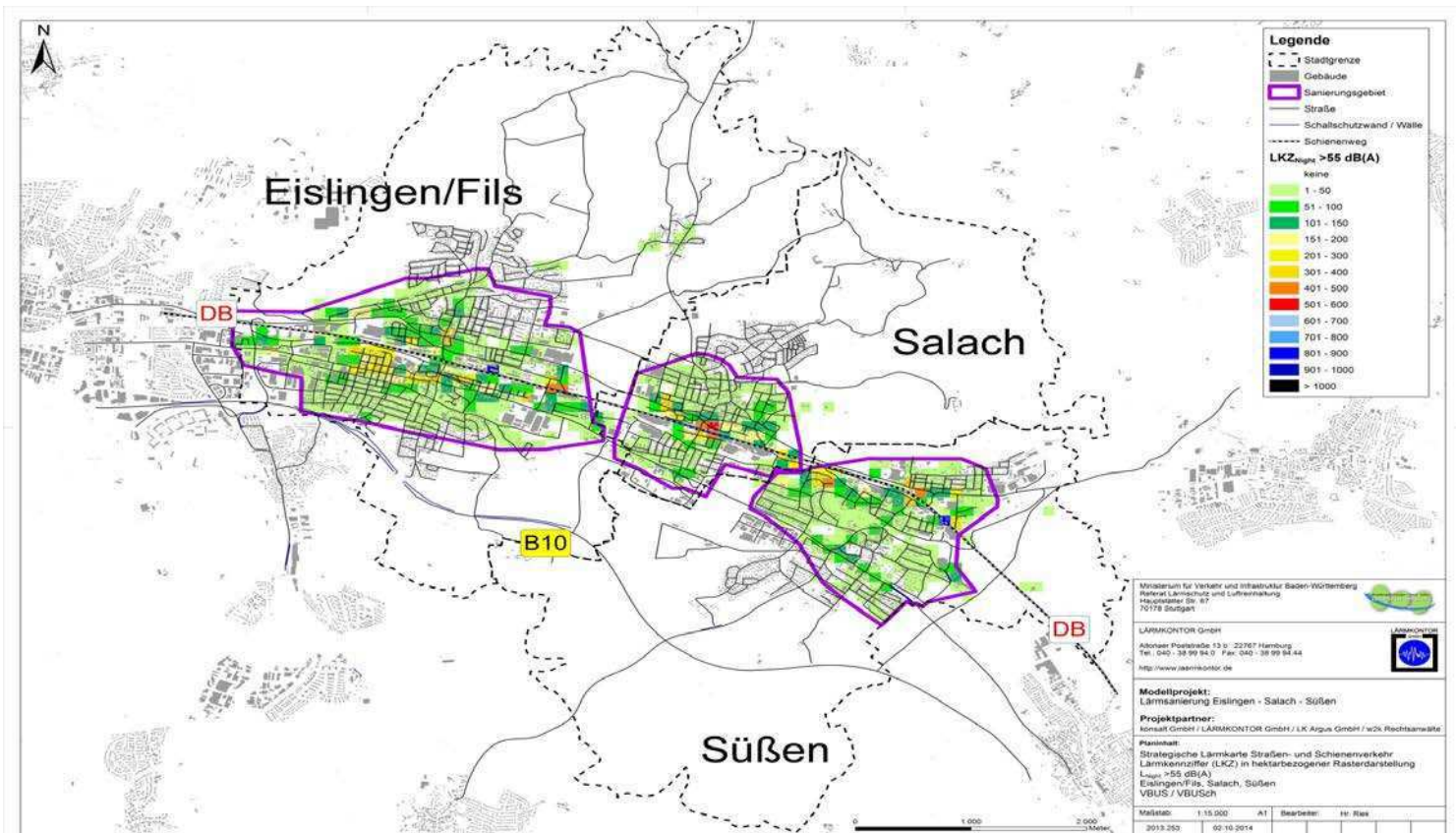
1. Analyse der bestehenden Situation

Unter Berücksichtigung aller Verkehrslärmquellen, die auf die Modellregion einwirken, wurde eine flächendeckende Lärmkarte erarbeitet. Diese Lärmkarte stellt unterschieden nach Farbstufen dar, wie laut es wo ist. Nachfolgende Karte zeigt die Lärmbelastung während in der Nacht (22 bis 6 Uhr). Dabei wird die Verkehrssituation nach Fertigstellung der B 466 Ortsumfahrung Süßen zu Grunde gelegt.



Identifizierung der Sanierungsgebiete

Um festzustellen, wo der stärkste Handlungsbedarf besteht, sind die Lärmpegel mit der Zahl der betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner kombiniert worden. Die Darstellung der Ergebnisse dieses Arbeitsschrittes erfolgt in nachfolgender Karte in Form von ein Hektar großen Rastern. Für jedes Raster ist die so genannte LärmKennZiffer (LKZ) angegeben. Sie ergibt sich aus der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner multipliziert mit dem Betrag der Überschreitung eines nächtlichen Lärmpegels von 55 dB(A). Aus Sicht der Lärmwirkungsforschung sollten diese Werte unterschritten werden, um Gesundheitsgefährdungen durch Lärm zu vermeiden.



Überall dort, wo ein Raster mit Farbe belegt ist, lebt mindestens ein Mensch, der einem Nachtpegel von mehr als 55 dB(A) ausgesetzt ist. Auf Basis dieser Darstellung wurden die Bereiche, in denen nahezu flächendeckend farbige Raster gefunden wurden, als Lärmsanierungsgebiet ausgewiesen. Die nebenstehende Abbildung zeigt das Sanierungsgebiet in Süßen.



3. Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Menschen in der Modellregion wurden auf Grundlage der in den ersten beiden Schritten durchgeführten Analysen über die Lärmbelastungen im Modellgebiet in einer öffentlichen Veranstaltung sowie über eine gesondert für das Modellprojekt eingerichtete Internetseite www.leiser-ist-das-ziel.de informiert.

LEISE(R) IST DAS ZIEL!

MODELLPROJEKT EISLINGEN – SALACH – SÜSSEN

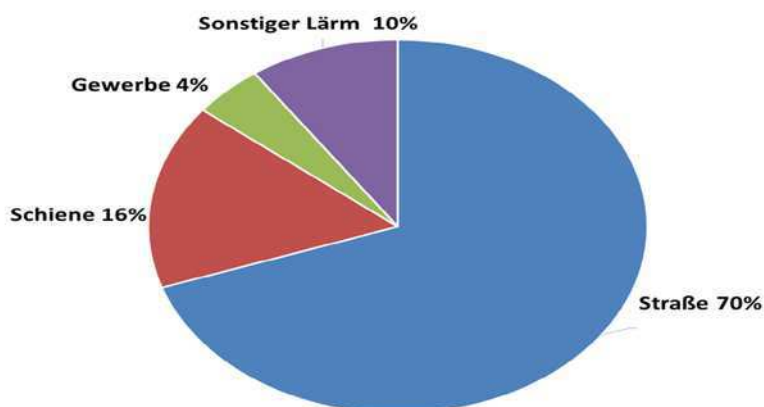


GRUSSWORT DAS PROJEKT RECHTSLAGE LÄRMKARTEN MASSNAHMENPLANUNG TERMINE LINKS

Modellgemeinden: [Eisingen/Fils](#) [Salach](#) [Süßen](#)

Zudem wurden sie gebeten, darüber Auskunft zu geben, durch welche Quellen sie sich belästigt fühlen und konkrete Vorschläge zu machen, wie man die Lärmbelastungen verringern könnte. Die Anregungen der Öffentlichkeit wurden aufgenommen und in die Überlegungen zur nachfolgenden Lärmreduzierungsplanung einbezogen. Insgesamt sind 175 Hinweise eingegangen. Die Verteilung der Hinweise auf die verschiedenen Lärmquellen ist in nachfolgender Grafik dargestellt.

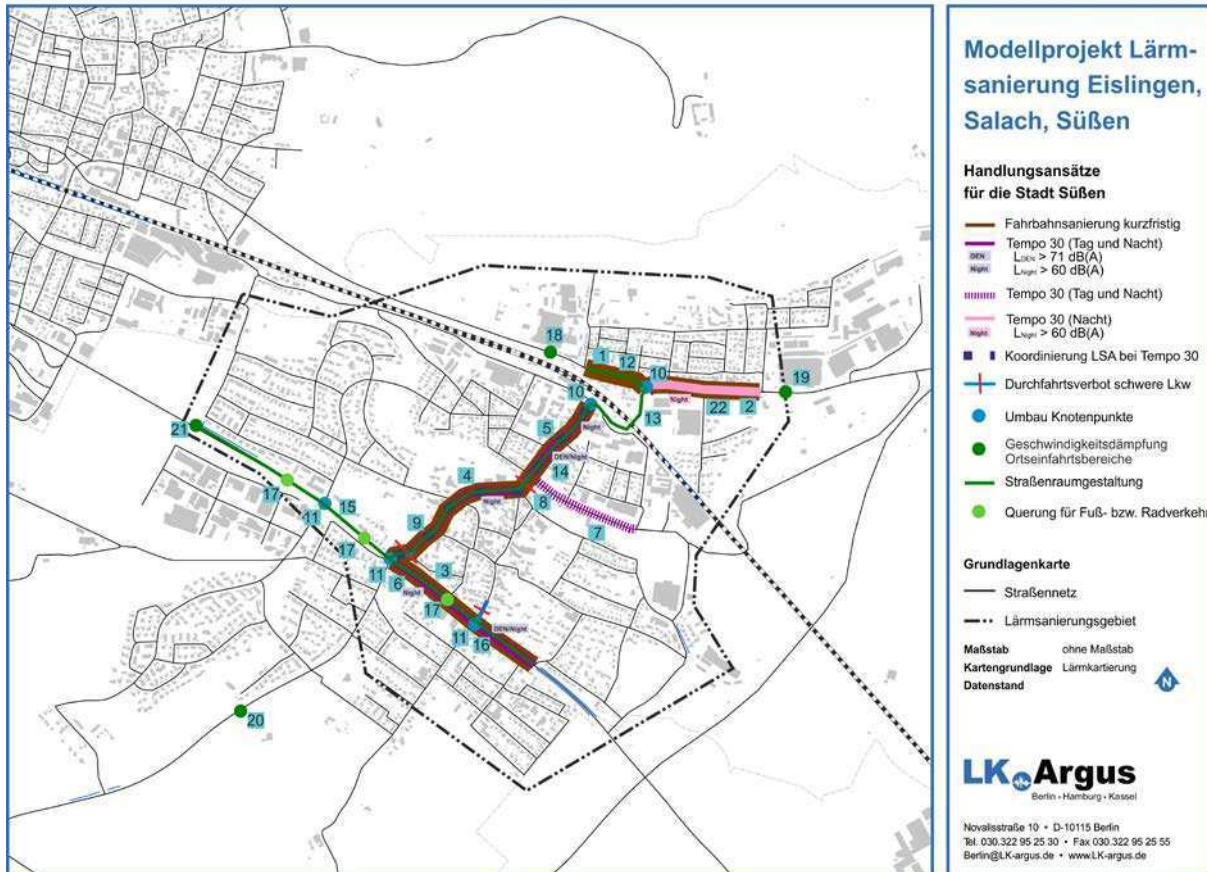
Belästigung nach Lärmquellen



→ *Verteilung in allen drei Kommunen ähnlich*

4. Maßnahmenfindung

Auf Basis der Grundlagen und Hinweise der Arbeitsschritte 1 bis 3 wurden Maßnahmen entwickelt, um die höchsten Belastungen an den Straßen abzubauen.

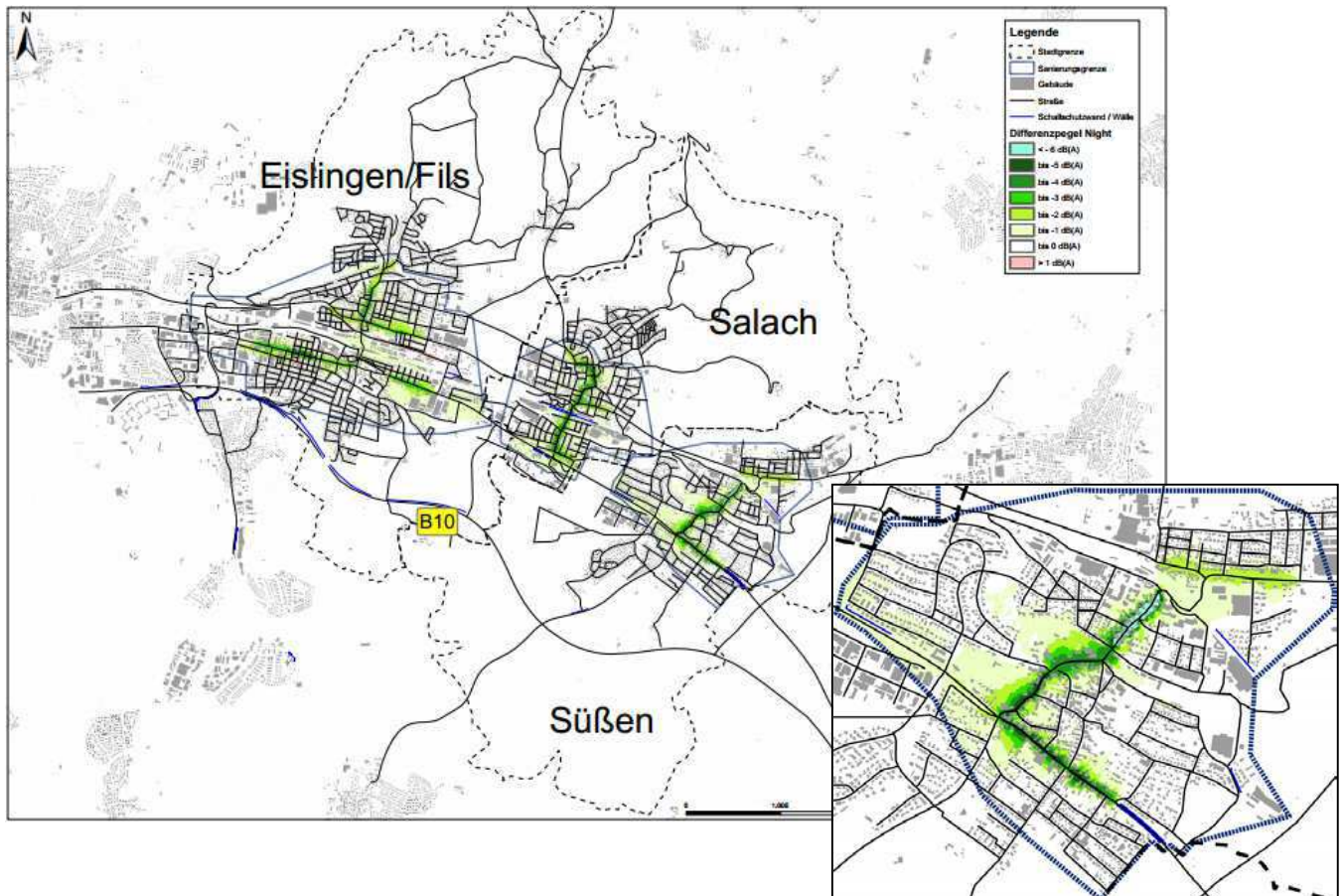


Diese Maßnahmen hatten insbesondere die folgenden Ansatzpunkte im Blick:

Bessere Fahrbahnbeläge (Sanierung schadhafter Asphaltdecken)		~2-4 dB(A)
Bessere Fahrbahnbeläge (Pflasterüberzüge)		~4-6 dB(A)
Besserer Verkehrsfluss (bei 50 km/h)		~2-3 dB(A)
Besserer Verkehrsfluss (bei 30 km/h)		~1-2 dB(A)
Niedrigere Geschwindigkeit (Tempo 30 statt 50 auf Pflaster)		~3-5 dB(A)
Niedrigere Geschwindigkeit (Tempo 30 statt 50 auf Asphalt)		~2-3 dB(A)
Weniger Verkehr (Reduzierung der Verkehrsmenge um 20 %)		~1 dB(A)
Weniger Lkw (Lkw-Anteil von 10 % auf 5 % bei 50 km/h)		~1 dB(A)
Weniger Lkw (Lkw-Anteil von 10 % auf 5 % bei 30 km/h)		~1-2 dB(A)
Größere Abstände zwischen Straße und Haus (15 statt 12 m)		~1 dB(A)

5. Wirkungsanalyse

Die Wirkungen der Maßnahmen zeigen Karten, welche die Pegelabnahmen nach Durchführung der Maßnahmen gegenüber der Ausgangssituation, d.h. der Verkehrssituation vor Durchführung der Maßnahmen, aber nach Fertigstellung der B 466 Ortsumfahrung Süßen (Prognose-Nullfall) darstellen.



Ergänzend wurde errechnet, wie sich die LärmKenn-Ziffer (LKZ) durch die Maßnahmen verändert. Betrachtet man nur den Straßenverkehr, so verringert sich die LKZ in den Bereichen mit Pegeln nachts über 55 dB(A) in Eislingen um 60 %, in Salach um gut 80 % und in Süßen um mehr als 90 %. Die Lärmbelastung sinkt durch die Maßnahmen deutlich!

Sanierungsgebiet	Aufsummierte LKZ _{Straße, Night} > 55 dB(A)		
	Prognose-Nullfall in E*dB(A)	Prognose-Planfall in E*dB(A)	Veränderung
Eislingen	2186	882	-60%
Salach	407	79	-81%
Süßen	596	39	-93%

6. Verhandlungsverfahren

Gegenstand des Verhandlungsverfahrens waren ausschließlich die Straßen unterschiedlicher Baulastträger. Die DB Netz AG sah sich nicht in der Lage, dem Modellprojekt näherzutreten, weshalb die Bahntrasse im Verhandlungsverfahren nicht behandelt werden konnte.

Mit den Erkenntnissen der Arbeitsschritte 1 bis 5 wurde das Verhandlungsverfahren durchgeführt. Hier saßen die Vertreterinnen und Vertreter aller Straßenbaulastträger sowie der zuständigen Straßenverkehrsbehörden und des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zusammen. Sie ließen sich Maßnahmen für Maßnahmen von den Gutachtern erläutern, um anschließend über deren Aufnahme in die Lärmsanierungsvereinbarung zu entscheiden.

Das Verhandlungsverfahren konnte in seinem Kern an nur einem Tag durchgeführt werden. Die Detailprüfungen nahmen dann noch einige Wochen in Anspruch, änderten aber nichts am Ergebnis des Verhandlungstages.

7. Lärmsanierungsvereinbarung

Die Lärmsanierungsvereinbarung beschreibt in ihren Grundzügen die Durchführung und Finanzierung der im Verhandlungsverfahren einvernehmlich abgestimmten Lärminderungsmaßnahmen. Sie wird von den Modellgemeinden, dem Landkreis und dem Regierungspräsidium sowie dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur als Träger des Modellprojekts unterzeichnet.

8. Kosten und Nutzen der Maßnahmen zur Lärminderung

Eine Kosten-Nutzen-Analyse steht im Detail noch aus. Die Gesamtkosten für die Umsetzung der vereinbarten Lärminderungsmaßnahmen werden mit ca. 15 Mio. € abgeschätzt. Dem stehen nach einer ersten Abschätzung Verbesserungen der Immobilienwerte der Wohngebäude in der Modellregion um etwa 12,5 Mio. € gegenüber. Weiter ergeben sich Verbesserungen, durch eine Abnahme der Lärmbelastungen und der Anzahl der Lärmbetroffenen gerade in den Bereichen, in denen Gesundheitsgefährdungen durch Lärm nicht ausgeschlossen werden können.

Fazit

Die flächenhafte Betrachtung der Lärmsituation unter Einbeziehung aller Verkehrslärmquellen von Straße und Schiene hat sich bewährt.

Durch die Zusammenarbeit aller verantwortlichen Stellen konnten bereits vorhandene Planungen und Unterlagen zur Raumordnung, zum Klimaschutz, zum Verkehr und Radverkehr sowie städtebauliche Konzepte einbezogen werden. So war es möglich, lärm-mindernde Maßnahmen als Baustein einer integrierten Planung zu erarbeiten.

Durch den interkommunalen Ansatz mit drei Modellgemeinden konnten die Planungen zusammengeführt und überörtliche Auswirkungen von Maßnahmen frühzeitig abgestimmt werden.

Die Lärmsanierungsvereinbarung setzt den Rahmen für die nun anstehende Phase der Durchführung der vereinbarten Lärminderungsmaßnahmen.

Das in der Modellregion erprobte Lärmsanierungskonzept greift die Intentionen der Umgebungslärmrichtlinie zur Lärminderungsplanung auf und verfolgt einen Lärmquellen übergreifenden Ansatz.

Die Festlegung von Lärmsanierungsgebieten sowie deren Priorisierung anhand der Sanierungsdringlichkeit werden dazu führen, dass die Haushaltsmittel, die für die Durchführung der Lärmsanierung zur Verfügung stehen, künftig effizienter und transparenter zu Zwecken des Schutzes vor Verkehrslärm eingesetzt werden können.

Die Einbindung der Öffentlichkeit und die starke verfahrensrechtliche Ausrichtung entsprechen den europäischen Anforderungen an ein transparentes Umweltrecht. Das entwickelte Konzept schließt so die Lücken, die im heutigen Rechtsrahmen bestehen.

Um das Lärmsanierungskonzept gesetzlich verbindlich einzuführen, müssen entsprechende bundesrechtliche Regelungen geschaffen werden. Das Lärmsanierungskonzept ist eine Ergänzung und Fortentwicklung der bestehenden immissionsschutzrechtlichen Regelungen zum Schutz vor Straßen- und Schienenverkehrslärm. Daher sollten die neuen Regelungen zum Lärmsanierungskonzept – wie die Vorschriften zur Lärmaktionsplanung und zum Lärmschutz bei Neu- und Ausbautvorhaben von Straßen und Schienen - ebenfalls im Bundes-Immissionsschutzgesetz verankert werden.

Stuttgart, 19.06.2015