

Sitzungsvorlage öffentlich
Nr. GR/2023/112

Abteilung 230 - Städtebau und
Baurecht

Federführung: Kümmerle, Oliver
Telefon: +49 7021 502-441

AZ:
Datum: 26.07.2023

Lärmaktionsplan und Stadtgeschwindigkeitskonzept
- Beantwortung des SPD-Antrags vom 08.04.2023

GREMIUM	BERATUNGSZWECK	STATUS	DATUM
Ausschuss für Infrastruktur, Wohnen und Umwelt (IWU)	Vorberatung	nicht öffentlich	20.09.2023
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	27.09.2023

ANLAGEN

Anlage 1 - SPD Gemeinderatsfraktion - Anträge zum Lärmaktionsplan (ö)

BEZUG

Antrag der SPD-Gemeinderatsfraktion vom 08.04.2023 zum Lärmaktionsplan und Stadtgeschwindigkeitskonzept

BETEILIGUNGEN UND AUSZÜGE

Beglaubigte Auszüge an: 230

Mitzeichnung von: 220, BMin, EBM

Dr. Bader
Oberbürgermeister

STRATEGISCHE AUSRICHTUNG

Eine nachhaltige Entwicklung ist das Leitprinzip der Stadt Kirchheim unter Teck. Eine Strategie mit realistischen Zielen und konkreten Maßnahmen, die regelmäßig überprüft und gegebenenfalls korrigiert wird, ist dafür die Grundlage.

Zentrale Aspekte für eine zukunftsfähige Gesellschaft sind dabei Ressourcen zu schonen und eine generationengerechte Entwicklung. Darunter fällt auch die Sicherung einer zukunftsfähigen Haushalt- und Finanzwirtschaft. Lokales Handeln wird als Schlüssel für eine tragfähige globale Zukunft betrachtet. Voraussetzung dafür ist eine nachhaltig ausgerichtete Verwaltung mit Vorbildfunktion.

Handlungsfelder

Priorität 1

- Wohnen und Quartiere
- Bildung
- Klimaschutz, Klimafolgenanpassung und Energie

Priorität 2

- Wirtschaft, Arbeit und Tourismus
- Mobilität und Versorgungsnetze
- Umwelt- und Naturschutz

Priorität 3

- Gesellschaftliche Teilhabe und bürgerschaftliches Engagement
- Kultur, Sport und Freizeit
- Gesundes und sicheres Leben

Priorität 4

- Moderne Verwaltung und Gremien

Betroffene Zielsetzungen

AUSWIRKUNGEN AUF DAS KLIMA

Keine Auswirkungen

Hinweise: t CO₂ äq/a = Tonnen Kohlendioxidäquivalente pro Jahr; Bei einer erheblichen Erhöhung sind Alternativen zur Verringerung der CO₂-Emissionen im Textteil dargestellt und das Klimaschutzmanagement wurde beteiligt.

Positive Auswirkungen

Negative Auswirkungen

Geringfügige Reduktion <100t CO₂äq/a

Geringfügige Erhöhung <100t CO₂äq/a

Erhebliche Reduktion ≥100t CO₂äq/a

Erhebliche Erhöhung einmalig ≥100t CO₂äq

Erhebliche Erhöhung langfristig ≥10t CO₂äq/a

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Einmalig: Euro

In der Folge: Euro

- Finanzielle Auswirkungen
- Keine finanziellen Auswirkungen

- Finanzielle Auswirkungen
- Keine finanziellen Auswirkungen

Teilhaushalt	
Produktgruppe	
Kostenstelle/Investitionsauftrag	
Sachkonto	

Teilhaushalt	
Produktgruppe	
Kostenstelle/Investitionsauftrag	
Sachkonto	

Ergänzende Ausführungen:

ANTRAG

Kenntnisnahme von der Beantwortung des Antrags der SPD-Gemeinderatsfraktion vom 08.04.2023.

ZUSAMMENFASSUNG / ERLÄUTERUNGEN ZUM ANTRAG

Bei der Verwaltung ist ein Antrag der SPD-Fraktion vom 08.04.2023 zum Themenkomplex Lärmaktionsplanung und Stadtgeschwindigkeitskonzept eingegangen. Die aufgeworfenen Fragen werden im Rahmen der Sitzungsvorlage beantwortet; der Antrag liegt der Sitzungsvorlage bei.

1. Von wem wird die 4. Stufe der Lärmaktionsplanung erarbeitet? Führt dies das neu beauftragte Planungsbüro „Planersozietät“ durch?

Der Lärmaktionsplan wird voraussichtlich vom Büro Möhler & Partner, Augsburg bearbeitet. Dieses Büro erarbeitet auch die Fragestellung einer möglichen Lärmverringerung durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Autobahn A8 als interkommunale Aufgabe.

2. Haben sich für die 4. Runde der Lärmaktionsplanung gesetzliche Vorgaben, wie z.B. Grenzwerte, geändert?

Die Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV (zuletzt geändert durch Art. 1 vom 04.11.2020 I 2334) setzt folgende Grenzwerte fest:

Tag	Nacht
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen 57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten 59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten und urbanen Gebieten 64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
4. in Gewerbegebieten 69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)

Die Grenzwerte haben sich seit 04.11.2020 nicht verändert und galten außer für das urbane Gebiet auch schon im Jahr 1990. Ob die geänderte Berechnungsmethode hier Veränderungen in den Lärmkarten verursacht, kann erst beurteilt werden, wenn die Lärmkarten der 4. Runde der Lärmaktionsplanung vorliegen.

Auf dem Lärmkongress am 22. und 23. Juni 2023 wurden folgende Erkenntnisse ausgetauscht: W2K-Prof. Dr. Kupfer sieht in seinem Abschlussvortrag jedoch den Lärmpegelbereich in dem sich das „Ermessen“ der Verkehrsbehörde zur „Pflicht“ des Einschreitens verdichtet nicht mehr bei 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) bei Nacht, sondern kann aufgrund der neueren Erkenntnisse des Gesundheitsschutzes auch schon bei 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) bei Nacht begründet werden.

Am 05.10.2021 wurde die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB) im Bundesanzeiger veröffentlicht. Sie wird voraussichtlich die Berechnungsgrundlage für die Lärmkarten der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung. Der letzte

Lärmaktionsplan wurde noch nach der vorläufigen Berechnungsmethode für Umgebungslärm an Straßen (VBUS) berechnet.

3. Auf welche Straßen(typen) wird sich die 4. Runde der Lärmaktionsplanung beziehen? Handelt es sich weiterhin um „Hauptverkehrsstraßen“ gemäß §47b BImSchG (Bundesfernstraße, Landesstraße oder auch sonstige grenzüberschreitende Straße, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 8.200 PKW)?

Hauptverkehrsstraßen mit mehr als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr oder 8.200 Kraftfahrzeugen am Tag sind Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Das beinhaltet auch die Bearbeitung der Bundes- und Landesstraßen in Kirchheim unter Teck. Dies ist auch der Mindestumfang der Lärmkarten der LUBW im Bereich Straßenverkehr (Lärmkarten zum Schienenverkehr werden vom Eisenbahn-Bundesamt erstellt).

4. Wir bitten die Verwaltung um eine aktuelle Auflistung der Straßen, die gemäß der Definition der „Hauptverkehrsstraßen“ des §47b BImSchG eine Pflichtaufgabe für die Verminderung von Lärm darstellen, und einer Auflistung der Straßen, die im Rahmen des Lärmaktionsplans mit betrachtet werden, jedoch keine Pflichtaufgabe gemäß BImSchG darstellen.

Die Definition nach § 47 b BImSchG lautet: „Hauptverkehrsstraße“ eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder auch sonstige grenzüberschreitende Straße, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr.

Straßen des Bundes innerhalb von Kirchheim unter Teck:

- BAB A8, B 297 und B 465 auf Höhe der Autobahnmeisterei

Straßen des Landes Baden-Württemberg:

- L 1200: Stuttgarter Straße, Paradiesstraße, Umgehungsstraße bis Schlierbacher Straße, Jesinger Straße, Kirchheimer Straße, Vordere Straße, Neue Weilheimer Straße
- L 1201 (nach Notzingen)
- L 1207 (in Richtung Freitagshof und Wernau), ob hier drei Millionen Fahrzeuge pro Jahr erreicht werden, ist nicht bekannt (bisher knapp unter den Auslösewerten).

Eine aktuelle Auflistung der weiteren betroffenen, aber nicht klassifizierten Straßen kann erstellt werden, sobald aktuelle Lärmkarten vorliegen (voraussichtlich Ende 2023).

- 5. Hat die Stadtverwaltung nach Umsetzung der Maßnahmen Prüfungen/Messungen vorgenommen, in welcher Weise sich die getroffenen Maßnahmen, v.a. durch Reduzierung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h, auf den vom Verkehr ausgehenden Lärm ausgewirkt haben?**
- 6. Im Falle nicht vorgenommener Prüfungen/Messungen: Auftrag an die Verwaltung, Messungen an den Streckenabschnitten durchzuführen, deren Ziel der Verringerung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit war, den Lärm zu mindern. Die Messungen sind dabei tagsüber, als auch nachts durchzuführen, so dass Aussagen zu den im Lärmaktionsplan aufgeführten Kenngrößen L_{day}, L_{evening}, L_{night}, L_{den} und L_{Aeq} getroffen werden können.**
- 7. Basierend auf den Prüfungen/Messungen: Sind die vorgenommenen Reduzierungen der angeordneten Höchstgeschwindigkeit in ihrer Auswirkung angemessen oder tritt an manchen Streckenabschnitten eine Übererfüllung der Lärminderung ein, die z.B. mit Tempo 40 ebenfalls noch erreicht werden könnte?**

Beantwortung der Fragen 5 – 7

Bei der Beurteilung von Lärmimmissionen wird grundsätzlich die Berechnungsmethode angewandt. Messungen haben eine so deutliche Streuung, dass ihre Aussagekraft niedrig und ihre Angreifbarkeit hoch ist. U.a. spielt bei Messungen eine Rolle: Windstärke und -richtung, Nässe oder Trockenheit, tageszeitliche Belastung, Wochentagsbelastung, Ferien, Ferienbeginn oder -ende in Baden-Württemberg, im Bund oder in Nachbarländern, vor- oder nachgelagerte Stausituationen. Diese und weitere Punkte sorgen dafür, dass Messungen nicht für eine objektive Beurteilung herangezogen werden können und auch nicht vergleichbar sind.

8. Auftrag an die Verwaltung, beispielhaft aufzuzeigen, welche Auswirkungen eine alternative Lärminderungsmaßnahme wie das Aufbringen einer lärmindernden Asphaltdeckschicht mit sich bringen würde (finanzielle Auswirkungen im Haushalt, Dauer der Arbeiten, ...).

Das Aufbringen einer lärmindernden Asphaltdeckschicht hat keine nennenswerte Wirkung im Verhältnis zum Aufwand. Hier spielt mit hinein, dass inzwischen fast überall eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h festgesetzt ist und die Fachwelt eine nennenswerte Lärmreduzierung erst bei Geschwindigkeiten von über 50km/h bestätigt.

Die Materialkosten für lärmindernden Asphalt sind circa 10 Prozent teurer als der Einbau von herkömmlichen Asphaltdeckschichten. Zusätzlich kommen noch Kosten für den aufwändigeren Einbau hinzu. Das Material ist durch den höheren Bitumenanteil viel zäher und „fließt“ nicht wie herkömmlicher Asphalt beim Einbringen. Grundsätzlich ist zu erwähnen, dass lärmindernder Asphalt vor allem im Bereich von Straßen seine Berechtigung hat, in der keine Schubkräfte beziehungsweise nur geringe Schubkräfte auftreten. Dabei handelt es sich vor allem um Autobahnen, Bundesstraßen und Landstraßen. Überall da, wo viele Einbauten wie Verkehrsinseln, Baumquartiere, Straßeneinläufe, Schachtabdeckungen und so weiter in der Straße vorhanden sind bzw. mit vielen Brems- und Lenkvorgängen durch Kreuzungen, Einmündungen usw. zu rechnen ist, macht der Einbau von lärminderndem Asphalt keinen Sinn. Der Einbau des lärmindernden Asphalt ist bei Vorhandensein von vielen Straßeneinbauten, wie vorher erwähnt, hier extrem aufwendig und zum Teil durch den nicht durchführbaren Handeinbau gar nicht möglich. Das trifft auf den überwiegenden Teil der Straßen in Kirchheim unter Teck einschließlich der Ortsteile zu.