

STADT GÜGLINGEN

Tagesordnungspunkt Nr. 4

Vorlage Nr. 95/2016

Sitzung des Gemeinderats

am 14. Juni 2016

-öffentlich-

Verabschiedung des Lärmaktionsplans

Beschlussantrag:

1. Der vorgelegten Maßnahmenkonzeption Lärmaktionsplan für die Ortsdurchfahrten Güglingen und Frauenzimmern als Teil des Lärmaktionsplans des Gemeinderverwaltungsverbandes „Oberes Zabergäu“ wird zugestimmt.
2. Der zügige Ausbau der Umgehungsstraße L 1103, Güglingen – Pfaffenhofen, wird weiterhin forciert.
3. Im Bereich der Ortsmitte (L1103 Heilbronner Straße, Marktstraße, Maulbronner Straße) wird der Einsatz eines lärmarmen Asphalts nach dem Stand der Technik mit niveaugleicher Anpassung der Schachtdeckel und der Regeneinläufe beim Land Baden-Württemberg eingefordert.
4. Im Bereich der Heilbronner Straße von Frauenzimmern her kommend und der Maulbronner Straße am Ortsausgang Richtung Pfaffenhofen erfolgt die Prüfung auf Aufnahme in ein Lärmschutzfensterprogramm.
5. Als mittel- bis langfristiges Ziel wird die Reaktivierung der Zabergäubahn angestrebt.

Kuhnle/24.05.2016

ABSTIMMUNGSERGEBNIS		
	Anzahl	
Ja-Stimmen		
Nein-Stimmen		
Enthaltungen		

Sachverhalt:

Die Firma Firma SoundPLAN in Backnang wurde durch die Gemeinden des Gemeindeverwaltungsverbandes „Oberes Zabergäu“ mit der Erstellung eines Lärmaktionsplans für die Verbandsgemeinden beauftragt.

Die Ergebnisse wurden in der öffentlichen Gemeinderatssitzung vom 24.02.2015 durch Herrn Roth von der Firma Soundplan vorgestellt. Im Anschluss an die Sitzung wurden – entsprechend eines Bebauungsplanverfahrens – die Träger öffentlicher Belange am Verfahren beteiligt. Der Entwurf des Lärmaktionsplans lag in der Zeit von 20. April bis 22. Mai 2015 aus.

Die Zusammenfassung der eingegangenen Stellungnahmen ist dieser Vorlage beigelegt.

Nachdem die von der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) angegebene Verkehrsmenge in den Ortsdurchfahrten von Pfaffenhofen und Weiler durch das Landratsamt Heilbronn angezweifelt worden war, wurden durch das Landratsamt zusätzliche Verkehrszählungen durchgeführt wodurch das Verfahren zunächst unterbrochen wurde.

Auf Grundlage dieser erneuten Verkehrszählungen ging mit Schreiben vom 24. März 2016 eine erneute Stellungnahme des Amtes für Straßen und Verkehr zum Entwurf des Lärmaktionsplans für Pfaffenhofen ein. An der Bestandserhebung für den Lärmaktionsplan hat sich für die Stadt Güglingen nichts geändert, die Verkehrszahlen wurden nicht mehr verändert. Insofern gelten nach wie vor die Ergebnisse vom Februar 2015 wie von Herrn Roth in öffentlicher Sitzung vorgestellt.

Nach Eingang der Stellungnahmen – vor allem des Landratsamts Heilbronn als Baulastträger – und dem Regierungspräsidium Stuttgart zeichnen sich folgende sinnvolle Maßnahmenforderungen ab:

1. Zügiger Ausbau der Umgehungsstraße L 1103 Güglingen-Pfaffenhofen.
2. L 1103 Ortsmitte (Heilbronner Str., Marktstraße, Maulbronner Straße): Einsatz eines lärmarmen Asphalts nach dem Stand der Technik mit niveaugleicher Anpassung der Schachtdeckel und der Regeneinläufe.
3. L 1103 Heilbronner Straße (von Frauenzimmern kommend) und Maulbronner Straße (Ortsausgang Richtung Pfaffenhofen): Prüfung auf Aufnahme in ein Lärmschutzfensterprogramm.
4. Mittel bis langfristig: Reaktivierung der Zabergäubahn

Die Forderung nach einem lärmarmen Asphalt in Frauenzimmern wird bereits 2016 realisiert.

Eine Forderung nach Einführung von Tempo 30 in der Ortsdurchfahrt der L 1103 in der Stadt Güglingen wird mit Rücksicht auf den ÖPNV zurückgestellt.

Die Verwaltung regt an, die vorgelegte Maßnahmenkonzeption Lärmaktionsplan für die Ortsdurchfahrten Güglingen und Frauenzimmern als Teil des Lärmaktionsplans „Oberes Zabergäu“ wie von Herrn Roth und der Firma SoundPLAN empfohlen zu beschließen. Der gemeinsame Beschluss im Gemeindeverwaltungsverband soll in der nächsten Verbandssitzung im Juli erfolgen.

STADT GÜGLINGEN

INFORMATIONEN ZUM LÄRMAKTIONSPLAN 2014/15

ZIELSETZUNG

Lärm ist für viele Menschen eines der vorrangigsten Umweltprobleme. In Deutschland fühlen sich über 60 % der Menschen durch Lärm, v.a. durch Verkehrslärm belastet. EU-weit hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm verhindert oder gemindert werden müssen. Mit der EG-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 volkswirtschaftliche Schäden verringern, wie Gesundheitskosten oder Wertverluste an Immobilien, die Städte werden durch weniger Lärm auch lebenswerter.

GRUNDLAGE: EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE

Das Europäische Parlament hat 2002 mit der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ein Konzept vorgelegt, um die Lärmbelastung der Bürger zu mindern. Auf der Grundlage der Ergebnisse von **Lärmkarten** sollen **Lärmaktionspläne** erstellt werden „...mit dem Ziel, den Umgebungslärm soweit erforderlich und insbesondere in Fällen, in 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.“

„Unter Umgebungslärm versteht man 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. Nachbarschaftslärm oder Lärm innerhalb von Gebäuden wird nicht berücksichtigt.“
Sport- und Freizeitlärm werden ebenfalls nicht berücksichtigt.

Die Europäische Richtlinie ist über das BImSchG (§§47 a-f) und die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt.

Die Ausführung erfolgt in zwei Stufen:

	Ausarbeiten der Lärmkarten zum	Aufstellen von Lärmaktionsplänen zum
Hauptverkehrsstraßen		
>6 Mio. Fahrzeuge / Jahr (1.Stufe)	30. Juni 2007	18. Juli 2008
>3 Mio. Fahrzeuge / Jahr (2.Stufe)	30. Juni 2012	18. Juli 2013
Haupteisenbahnstrecken		
> 60.000 Züge / Jahr (1.Stufe)	30. Juni 2007	18. Juli 2008
> 30.000 Züge / Jahr (2. Stufe)	30. Juni 2012	18. Juli 2013

Die wesentlichen Ziele der Lärmaktionsplanung sind **zunächst** eine **Erfassung und Bewertung der Lärmsituation** und nachfolgend **die Formulierung von kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen**

und Strategien unter **Beteiligung der Öffentlichkeit**, der Behörden und Baulastträger, um eine langfristige Verringerung der Gesamtlärmbelastung zu erreichen. Gleichzeitig sollen „ruhige Gebiete“ vor einer Zunahme des Lärms geschützt werden, wobei es keine festgelegte Definition „ruhiger Gebiete“ seitens der Umgebungslärmrichtlinie gibt. Ruhige Gebiete zeichnen sich durch die Abwesenheit von Lärmquellen aus, z. B. Naherholungsflächen, Kurgelände u.ä.

Die Lärmaktionsplanungen (LAP) und daraus resultierende Maßnahmen liegen in der Planungshoheit der Kommunen.

LÄRMAKTIONSPLAN 2014/15 IN DER STADT GÜGLINGEN

Die Untersuchung betrifft den Themenbereich **Straßenverkehrslärm** (Lärmkartierung LUBW Stand 2010) Stufe II mit den Straßen > 8.200 Kfz/24h und den freiwillig untersuchten Landes- und Kreisstraßen.

L 1103 : 11.678 Kfz/24h

L 1103 – Markstraße : 9.600 Kfz/24h

L 1103 – ab Maulbronner Straße in Güglingen: 10.200 Kfz/24h

L 1110 – Eibensbacher Straße: 2.900 Kfz/24h

L 1110 – Kleingartacher Straße: 4.600 Kfz/24h

LÄRMKARTIERUNG

Die Berechnungen der Lärmkartierung erfolgen nach den Vorgaben der EU - Umgebungslärmrichtlinie und nach den dafür geschaffenen Rechenverfahren (Straße: VBUS).

Die EU- Umgebungslärmrichtlinie verwendet drei Zeitbereiche: **day** (6:00 bis 18:00 Uhr), **evening** (18:00 bis 22:00 Uhr), **night** (22:00 bis 6:00 Uhr).

Berechnet werden zunächst sog. Rasterlärmkarten, die die flächenhafte Lärmausbreitung (des Straßenverkehrslärms) in 4 m Höhe über Gelände dokumentieren. Die Ergebnisse sind in folgenden Karten dokumentiert:

Karte 1: Rasterlärmkarte: 24-Stunden-Pegel, L_{DEN}

Karte 2: Rasterlärmkarte: Nachtpegel (L_{NIGHT}) (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr)

Ebenfalls in 4 m Höhe werden an allen Fassaden der Wohngebäude Punkte festgelegt, an denen jeweils im Abstand von 2,5 m die Lärmpegel berechnet werden (sogen. Gebäudelärmkarten). Die so gewonnenen Daten können ebenfalls kartografisch aufbereitet und durch Analyse- und statistische Methoden weiter untersucht werden. Dabei verlangt die EU **statistische Auswertungen über betroffene Personen und Flächenangaben bestimmter Lärmpegelbereiche**. Anhand der ermittelten Daten lassen sich folgende Statistiken erstellen:

Einwohnerstatistik*

Stadt Güglingen: Einwohnerstatistik nach EU-Umgebungslärmrichtlinie Straße

EU Einwohnerstatistik Straße		
Intervalle dB(A)	Einwohner	
	L _{den}	L _{night}
50 - 55	761	296
55 - 60	429	229
60 - 65	316	126
65 - 70	244	1
70 - 75	132	--
> 75	4	--

* Die Tabellen zur Einwohnerstatistik können folgendermaßen gelesen werden: In der Stadt Güglingen leben z.B. 761 Einwohner in einem Lärmpegelbereich von 50-55 dB(A) (gemittelt über 24 h); bezogen auf die Nachtstunden sind es 296 Einwohner in diesem Pegelbereich.

Flächenstatistik**

Stadt Güglingen: Flächenstatistik nach EU-Umgebungslärmrichtlinie Straße

EU Flächenstatistik Straße								
Intervalle dB(A)	Größe [km ²]		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulgebäude		Anzahl Krankenhausgebäude	
	L _{den}	L _{night}	L _{den}	L _{night}	L _{den}	L _{night}	L _{den}	L _{night}
> 55	1,58	0,46	639	221	1	1	--	--
> 65	0,47	0,04	230	7	1	--	--	--
> 75	0,05	--	24	--	--	--	--	--

** Die Tabellen zur Flächenstatistik können folgendermaßen gelesen werden: In der Stadt Güglingen liegen z.B. 1,58 km² im Pegelbereich über 55 dB(A) (gemittelt über 24 h); bezogen auf die Nachtstunden sind es 0,46 km². 639 Wohnungen liegen (gemittelt über 24 h) in diesem Pegelbereich.

WELCHE MAßNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG GIBT ES?

- ➔ **Aktive Maßnahmen.** Sie setzen an der Quelle an, z.B.: geräuschkindernder offenporiger Fahrbahnbelag, Lärmschutzwände und – Wälle, Verbesserung bestehender Fahrbahnbeläge, möglicher Verzicht auf Fahrbewegungen
- ➔ **Passive Maßnahmen.** Werden am Immissionsort platziert, z.B. Lärmschutzfenster, Schall-dämmlüfter, Dämmung am Haus
- ➔ **Planerische und organisatorische Maßnahmen.** Beispielsweise Verkehrslenkung, Verkehrsverlagerung, Verkehrsbeschränkung („Anlieger frei“, Sperrung für Lkw ...), Geschwindigkeitsbegrenzung, Straßenraumgestaltung, ÖPNV-Förderung, städtebauliche Maßnahmen (Abschirmung durch Schließung von Baulücken; Grundrissgestaltung von Neubauten etc.), Planung einer Umgehungsstraße.

WAS BEWIRKEN EINZELNE MAßNAHMEN (BEISPIELE):

- Lärmschutzwand / Lärmschutzwall (je nach Lage zur Straße) ca.3- 8 dB(A)
- Temporeduzierung 50 km/h auf 30 km/h: ca. 2 - 3 dB(A).
- Temporeduzierung 50 km/h auf 40 km/h: ca. 1,5 dB(A).
- Auswechseln eines defekten Fahrbahnbelags durch einen neuen Standardbelag: mindestens 2 dB(A).
- Einsatz eines lärmarmen Asphalts innerorts: mindestens 3 dB(A)
- Einsatz eines offenporigen Asphalts (OPA) außerorts: ca. 5 dB(A)
- Sperrung für Lastkraftwagen (je nach %-Anteil am Gesamtverkehr) bis zu 5-6 dB(A).

WELCHEN NUTZEN SOLL DIE LÄRMAKTIONSPLANUNG ERBRINGEN?

- Ermittlung von Lärmschwerpunkten innerhalb der Stadt- / Gemeindegebiete
- Dokumentation des Lärms als Argumentationshilfe, um ggf. Baulastträger (Bund, Land) zu Lärmschutzmaßnahmen zu bewegen
- Ermittlung des Potentials von lärm mindernden Maßnahmen (auch im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung)
- Aufstellung (und Verabschiedung) eines Maßnahmenkatalogs.
- Durch Umsetzung der (beschlossenen) Maßnahmen eine Reduzierung der Lärmbetroffenheiten
- Vorsorge gegen Zunahme des Lärms, auch in der Fläche

ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

Wichtiger Bestandteil der Lärmaktionsplanung ist die Beteiligung der Öffentlichkeit, also der einzelnen Bürgerinnen und Bürger, der Verbände und Organisationen. Über Art und Weise einer Öffentlichkeitsbeteiligung gibt die EU jedoch keine Vorgaben, so dass es den Gemeinden überlassen bleibt, in welchen Umfang die Beteiligung erfolgen soll. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur empfiehlt, die Lärmaktionsplanung analog zur Bauleitplanung durchzuführen.

Die **Anregungen der Bürger** und der **Träger öffentlicher Belange** werden gesammelt. Die Stadtverwaltung und Gutachter setzten sich mit den Anregungen und Vorschlägen auseinander und prüfen, ob diese in den Lärmaktionsplan einfließen können (Abwägung). Die Ergebnisse der Mitwirkung sind inhaltlich zu berücksichtigen, müssen jedoch nicht zwingend in die Lärmaktionsplanung einfließen.

AUSWERTUNG DER LÄRMPEGEL AN GEBÄUDEN

Anhand der berechneten Lärmpegel an den Fassaden lässt sich ermitteln, welche Gebäude für Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen. Dieser Nachweis ist laut „Kooperationserlass“ (Schreiben des MVI vom 23. März 2012) nach den **Deutschen Richtlinien RLS-90** zu erbringen. Im Gegensatz zur EU-Richtlinie kennt die deutsche Gesetzgebung nur zwei Zeitbereiche (6:00 bis 22:00 Uhr (tags) und 22:00 bis 6:00 Uhr (nachts)).




Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen nach dem Kooperationserlass ab folgenden Schwellenwerten in Betracht (= **Handlungsbedarf**):

- 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)

Eine Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen besteht, wenn die genannten Werte um 3 dB(A) überschritten werden (= **dringender Handlungsbedarf**).

Die Auswertung in der folgenden Karte berücksichtigt diese Vorgaben. Zusätzlich werden die Gebäude dargestellt, an denen eine Überschreitung der Richtwerte für Lärmsanierung (67 dB(A) am Tag und / oder 57 dB(A) in der Nacht) festgestellt wurden (= **Pegelwerte über Lärmsanierung**):

Karte 3: Pegel an Fassaden: Gebäude über Auslösewerten


Auswertung der höchsten Lärmpegel an Fassaden Tag/Nacht	
	Über Lärmsanierung >67/57 dB(A)
	Handlungsbedarf >70/60 dB(A)
	dringender Handlungsbedarf >73/63 dB(A)

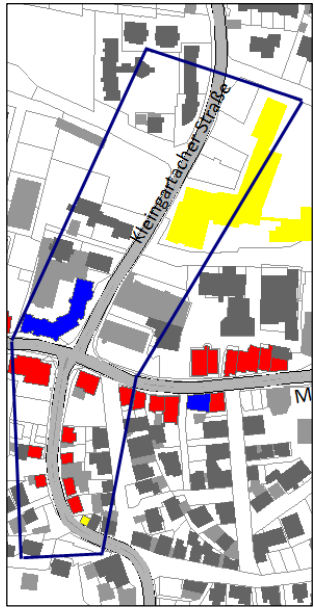
MAßNAHMENVORSCHLÄGE


Berechnungen nach **RLS-90** (Auswertung Lärmsanierungswerte)

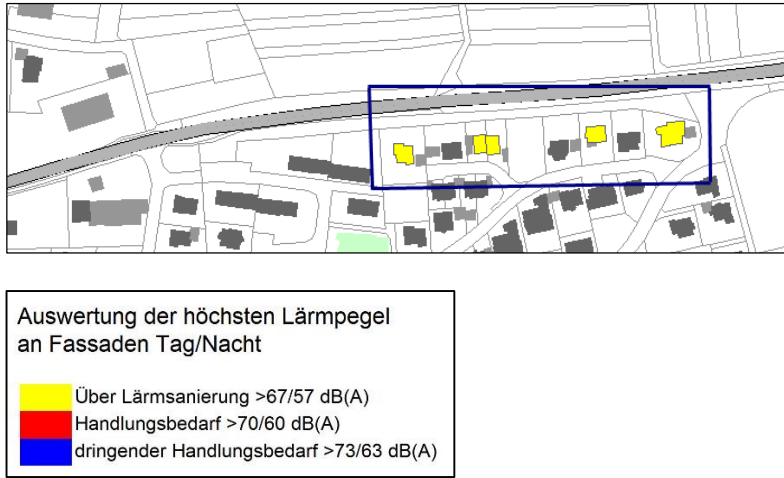
Kartenausschnitte aus **Karte 3: Pegel an Fassaden**

Stadt Güglingen


<p>Straßen</p>	<p>Güglingen Maulbronner Straße / Marktstraße / Heilbronner Straße bis Kreuzung Herrenäckerstraße</p>
	 <div data-bbox="416 1442 863 1630" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Auswertung der höchsten Lärmpegel an Fassaden Tag/Nacht</p> <ul style="list-style-type: none"> Über Lärmsanierung >67/57 dB(A) Handlungsbedarf >70/60 dB(A) dringender Handlungsbedarf >73/63 dB(A) </div>
<p>Maßnahmen</p>	<p>Temporeduzierung auf 30 km/h oder Einsatz eines lärmarmen Fahrbahnbelags</p> <p>Langfristig: Wegen der hohen Innerortsbelastung ist eine Ortsumfahrung in Planung</p>

<p>Straßen</p>	<p>Güglingen Kleingartacher Straße / Eibensbacher Straße</p>
	 <div data-bbox="831 719 1283 904" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Auswertung der höchsten Lärmpegel an Fassaden Tag/Nacht</p> <ul style="list-style-type: none"> Über Lärmsanierung >67/57 dB(A) Handlungsbedarf >70/60 dB(A) dringender Handlungsbedarf >73/63 dB(A) </div>
<p>Maßnahme</p>	<p>Temporeduzierung auf 30 km/h</p>

<p>Straßen</p>	<p>Güglingen Maulbronner Straße (Richtung Pfaffenhofen) bis Ortsausgang</p>
	 <div data-bbox="416 1570 868 1756" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Auswertung der höchsten Lärmpegel an Fassaden Tag/Nacht</p> <ul style="list-style-type: none"> Über Lärmsanierung >67/57 dB(A) Handlungsbedarf >70/60 dB(A) dringender Handlungsbedarf >73/63 dB(A) </div>
<p>Maßnahme</p>	<p>Prüfung auf Aufnahme in Lärmschutzfensterprogramm</p>

<p>Straßen</p>	<p>Güglingen Heilbronner Straße (Richtung Frauenzimmern) ab Kreuzung Herrenäckerstraße bis Ortsausgang</p>
	 <p>Auswertung der höchsten Lärmpegel an Fassaden Tag/Nacht</p> <ul style="list-style-type: none"> Über Lärmsanierung >67/57 dB(A) Handlungsbedarf >70/60 dB(A) dringender Handlungsbedarf >73/63 dB(A)
<p>Maßnahme</p>	<p>Prüfung auf Aufnahme in Lärmschutzfensterprogramm</p>

Güglingen - Frauenzimmern

<p>Straßen</p>	<p>Frauenzimmern Brackenheimer Straße</p>
	 <div data-bbox="416 904 866 1093" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Auswertung der höchsten Lärmpegel an Fassaden Tag/Nacht</p> <ul style="list-style-type: none"> Über Lärmsanierung >67/57 dB(A) Handlungsbedarf >70/60 dB(A) dringender Handlungsbedarf >73/63 dB(A) </div>
<p>Maßnahmen</p>	<p>Fahrbahnbelag dringend sanierungsbedürftig. Maßnahmenempfehlung: Einsatz eines lärmarmen Fahrbahnbelags.</p> <p>Falls diese Maßnahme nicht erfolgt: Ausdehnung des bestehenden Tempo 30 – Bereiches auf die gesamte Ortsdurchfahrt.</p>

LITERATUR

- **Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union:** Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.
- **Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge** – Bundesimmissionsschutzgesetz (BlmSchG), vom 26. September 2002, zuletzt geändert am 22. Dezember 2004
- **BlmSchG Gesetz** zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge - § 47 BlmSchG Luftreinhaltepläne, Aktionspläne, Landesverordnungen; §47a-f
- **Der Bundestag und Bundesrat:** Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005. Bundesgesetzblatt Jg. 2005 Teil I Nr. 38
- **Bundesrat:** Verordnung der Bundesregierung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Strategische Lärmkartierung – 34. BlmSchV). Drucksache 95/05 vom 02.02.05; Köln
- **Bundesministerium der Justiz (Hrsg.):** Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BlmSchV) – Vorläufige Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Schienenwegen, an Straßen, an Flugplätzen, durch Industrie und Gewerbe (VBUSch, VBUS, VBUF, VBUI) 22. Mai 2006; Bundesanzeiger Jg. 58 Nummer 154a
- **Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.):** Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB), BMU-Az.: IG I 7 - 41008/5, BMVBS-Az.: S 13/7144.2/02-07/624512, Bonn, Februar 2007
- **16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes / Verkehrslärmschutzverordnung** (16. BlmSchV), vom 12. Juni 1990, Bundesgesetzblatt Nr. 27/1990, ausgegeben zu Bonn am 20. Juni 1990
- **RLS-90,** Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
- **Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Stuttgart (Hrsg.):** Strategie für einen lärmarmen Verdichtungsraum. Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit. Stuttgart, 2011.
- **Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Stuttgart:** Lärmaktionsplanung – aktuelle Informationen. Schreiben an die von der Lärmkartierung 2012 der Hauptverkehrsstraßen betroffenen Gemeinden vom 12. April 2012.
- **Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Stuttgart:** Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung. Schreiben an die Kommunen des Landes Baden-Württemberg vom 23. März 2012 („Kooperationserlass“).

Lärmaktionsplan für die Stadt Güglingen

Eingegangene Anregungen anlässlich der öffentlichen Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans und der Beteiligung Träger öffentlicher Belange von 20. April 2015 bis 22. Mai 2015

Anregung von	Inhalt der Anregungen	Stellungnahme der Verwaltung bzw. Beschlussvorschlag
Handwerkskammer Heilbronn-Franken vom 16.04.2015	Von Seiten der Handwerkskammer werden keine Bedenken erhoben.	Kenntnisnahme
Vermögen- und Bau Baden-Württemberg vom 21.04.2015	Mitteilung der aktuellen Bezeichnung „Vermögen und Bau Baden-Württemberg“	Kenntnisnahme
Bodensee-Wasserversorgung vom 23.04.2015	<p>Abhängig von der Leitungsdimension sind für alle Versorgungsleitungen Schutzstreifen ausgewiesen. Diese sind i.d.R. grundbuchrechtlich oder über Gestattungsverträge gesichert. Innerhalb dieser Schutzstreifen gelten Nutzungseinschränkungen. Überdies sind die sonstigen geltenden Vorschriften und Regelwerke verbindlich zu beachten.</p> <p>Die im Zuge der Erschließung anfallenden Maßnahmen, die zu Beeinträchtigungen der Versorgungsanlagen führen können, wie z.B. das Einbringen von Ver- und Entsorgungsleitungen, Wege- und Straßenbauarbeiten etc. sind der Bodensee-Wasserversorgung in Form von Detailausführungsplänen frühzeitig zur Freigabe vorzulegen.</p> <p>Um eine weitere Beteiligung am Verfahren wird gebeten.</p>	Kenntnisnahme
Regierungspräsidium Stuttgart, Ref. 21 – Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz vom 06.05.2015	Aus raumordnerischer Sicht bestehen keine Bedenken gegen den vorliegenden Lärmaktionsplan.	Kenntnisnahme
Regionalverband Heilbronn-Franken vom 08.05.2015	Die vorgeschlagenen möglichen Maßnahmen beschränken sich auf geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen (Tempo 30km/h), den Einsatz von lärmarmem Fahrbahnbelag sowie – in einzelnen Abschnitten – auf Prüfung zur Aufnahme in das Lärmschutzfensterprogramm. Die Realisierung der in Planung befindlichen Ortsumfahrung würde die Innerortsbelastung wirksam reduzieren. Darüber hinaus können weitere Maßnahmen wie Park & Ride-Plätze, die Förderung von E-Bikes und Carsharing, der ÖPNV und die Reaktivierung der Zabergäubahn ihren	Die Realisierung der OU wird als mittel- bis langfristiges Ziel in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Kurz- bis mittelfristig kommen nur Maßnahmen in Betracht, die die Emissionen an der bestehenden

	<p>Beitrag zur Senkung des Lärmpegels leisten.</p> <p>Es ist festzustellen, dass die Realisierung von geeigneten Maßnahmen nur in begrenztem Umfang in die Zuständigkeit der Stadt Güglingen fällt. Für Güglingen steht daher vor allem die Notwendigkeit des Dialogs mit dem Land zur Realisierung der Ortsumgehungen im Zuge der L1103 im Vordergrund.</p> <p>Die geplante Ortsumgehungen im Zuge der Landesstraße ist im Regionalplan nachrichtlich dargestellt. Ebenso ist die Planung der Stadtbahn Heilbronn in das Zabertal bis Zaberfeld im Zuge einer Regionalen Entwicklungsachse im Regionalplan Heilbronn-Franken 2020 / Raumnutzungskarte enthalten. Aus regionaler Sicht stellt der Entwurf des Lärmaktionsplans nachvollziehbar die Handlungsmöglichkeiten und Empfehlungen zur Lärmreduzierung in Güglingen dar.</p> <p>Wir regen an, die aus dem Lärmaktionsplan gewonnenen Erkenntnisse in die Planungen zur Siedlungsentwicklung in Güglingen und Frauenzimmern nördlich der Landesstraße sowie die anlaufende Fortschreibung des Flächennutzungsplans einfließen zu lassen.</p>	<p>Ortsdurchfahrt reduzieren.</p> <p>Die Planung der Stadtbahn Heilbronn mit der Reaktivierung der Schienens Strecke wird als langfristige Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
Kabel BW GmbH vom 11.05.2015	Gegen die Planungen haben wir keine Einwände. Eigene Arbeiten oder Mitverlegungen sind nicht geplant.	Kenntnisnahme
Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung vom 12.05.2015	Es werden keine Bedenken oder Anregungen vorgebracht. Eine weitere Beteiligung am Verfahren ist nicht erforderlich.	Kenntnisnahme
Deutsche Bahn AG vom 12.05.2015	Gegen die Neuaufstellung des Lärmaktionsplans bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Öffentliche Belange der DB AG werden nicht berührt. Eine weitere Beteiligung am Verfahren halten wir vorerst nicht für erforderlich.	Kenntnisnahme
Stadt Brackenheim vom 15.05.2015	Von Seiten der Stadt Brackenheim bestehen keine Bedenken.	Kenntnisnahme
Ralf Kühner, Frauenzimmern, vom 15.05.2015	<p>1. Temporeduzierung / Kontrollmaßnahmen: Anregung einer Kombination aus Flüsterbelag und Temporeduzierung auf 30km/h in der gesamten Ortsdurchfahrt.</p> <p>Zusätzlich könnte die Einrichtung von stationären Messstellen (analog der Kleingartacher Straße in Güglingen) oder alternativ zumindest regelmäßige mobile Tempokontrollen in Erwägung gezogen werden. <u>Derzeit können in der bestehenden Tempo-30-Zone keine Kontrollen stattfinden, da aufgrund der kurzen Strecke und der Kurvensituation weder die Messtechnik des Landkreises noch die der Polizei eingesetzt werden kann. (Veröffentlichung???)</u></p>	<p>Bei Tempo 30 km/h wirkt ein Flüsterbelag hat kaum noch lärmreduzierend.</p> <p>Nicht immer sind stationäre „Blitzer“ erforderlich. Es genügt bei der bestehenden Verkehrsdichte, wenn einige Autofahrer sich an das vorgeschriebene Tempo halten. Dahinter fahrende Fahrzeuge werden das Tempo ebenfalls einhalten.</p>

	<p>2. Bauliche Maßnahmen: Zur Verlangsamung der Geschwindigkeit Anregung im Zuge der geplanten Umgestaltung der Ortsdurchfahrt die Möglichkeit einer teilweisen Reduzierung der Fahrbahnbreite zugunsten der Einrichtung von breiten, sicheren Gehwegen, Verkehrsinseln als Überquerungshilfen für Fußgänger, Parkbuchten (z.B. im besonders breiten Bereich bei der Metzgerei Gerstle), Fahrbahnverswenkungen zu prüfen.</p> <p>3. Ggf. wäre eine geänderte Vorfahrtsregelung im Bereich Cleebronner Straße / Brackenheimer Straße (abknickende Vorfahrt von Stockheim nach Brackenheimer) geeignet, das Durchfahrtstempo zu drosseln.</p> <p>4. Nur die Umsetzung der seit Ewigkeiten geplanten Umgehungsstraße stellt sowohl für die Anwohner als auch für die Verkehrsteilnehmer eine zufriedenstellende und längst überfällige Lösung dar.</p>	<p>Ziel ist es, bei der bestehenden Verkehrsdichte einen konstanten Verkehrsfluss möglichst ohne Brems- und Beschleunigungsvorgänge zu erreichen. Die vorgeschlagenen baulichen Maßnahmen machen dann Sinn, wenn die OU von Güglingen realisiert wird.</p> <p>Prüfung durch Stadt / LRA</p> <p>Siehe oben</p>
<p>Regierungspräsidium Stuttgart, Ref. 41 – Recht und Verwaltung, Grund-erwerb vom 15.05.2015</p>	<p>1. Geschwindigkeitsreduzierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Straßenverkehrsrechtl. Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm kommen ab 70dB(A)/tags und 60 dB(A)/nachts in Betracht • Straßenverkehrsrechtl. Anordnungen obliegen grundsätzlich der Straßenverkehrsbehörde (LRA HN), für verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen ist auf allen Straßen die Zustimmung des RP erforderlich • Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts erscheint möglich. • Für die Festlegung der räumlichen Ausdehnung sind anliegerscharfe Berechnungen erforderlich. • Neben dem vorliegenden Lageplan wird eine tabellarische Übersicht der lärmbelasteten Gebäude, sowie eine konkrete Angabe für welchen Streckenabschnitt die Temporeduzierung beantragt wird erforderlich. • Vor einer endgültigen Zustimmung wird eine ergänzende Stellungnahme zu folgenden Aspekten benötigt: Bewertung von Verdrängungseffekten aufgrund von Verkehrsbeschränkungen, Auswirkungen auf Luftreinhaltung, Bedeutung der Straße hinsichtlich ÖPNV, des Aufwandes zur Anpassung von Lichtsignalanlagen, Probleme der Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer und mit welchen Maßnahmen diesen begegnet werden könnte. <p>• Vorrangig sind aktive und passive Maßnahmen zum Schallschutz anzu-</p>	<p>Ist im Lärmaktionsplan berücksichtigt</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Die Berechnungsergebnisse nach RLS-90 (tabellarische Übersicht) wurden dem Landratsamt am 26.5.2015 übergeben (siehe unten)</p> <p>Diese Forderungen sind unüblich und hier z.T. nicht realistisch: Ein Verdrängungseffekt kann an der bestehenden Ortsdurchfahrt nicht stattfinden. Ein Luftgutachten ist bei einer Reduzierung von 50 km/h auf 30 km/h nicht notwendig.</p> <p>Ist im LAP berücksichtigt</p>

	<p>streben</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es wäre zu prüfen, ob eine zeitnahe Umsetzung der o.g. Maßnahmen mit zeitlicher Befristung bis zur Umsetzung anderer geplanter Maßnahmen (z.B. lärmarmen Belag, Ortsumfahrung) eine sofortige und spürbare Entlastung für die Anwohner bringen könnte. <p>2. Fahrbahndeckensanierung:</p> <p>a. L1103 Maulbronner Straße bis Kreuzung Herrenäckerstr.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ergebnis der Zustandserfassung und-bewertung (ZEB) auf Landesstraßen in BaWü aus 2012: Erhaltungsabschnitt in Abschnittsklasse 6, Ausführung mittelfristig in 5 bis 6 Jahren <p>b. L1103 Frauenzimmern Brackenheimer Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ergebnis der ZEB aus 2012: Erhaltungsabschnitt in Abschnittsklasse 2, Ausführung kurzfristig in 2015/2016 <p>3. Passive Lärmsanierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Güglingen L1103 Maulbronner Straße bis Ortsausgang: Prüfung Aufnahme Lärmschutzfensterprogramm • Güglingen L1103 Heilbronner Straße bis Ortsausgang: Prüfung Aufnahme Lärmschutzfensterprogramm <p>Die Eigentümer der Wohngebäude an den o.g. Abschnitten mit Überschreitung der Auslösewerte waren bereits Teil des passiven Lärmschutzfensterprogramms für Güglingen in 2013/14.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen</p> <p>Wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen</p> <p>Wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen (bereits erfolgte Lärmschutzmaßnahmen)</p>
<p>Deutsche Telekom Technik GmbH vom 18.05.2015</p>	<p>Der Bestand der vorhandenen Telekommunikationslinien muss weiterhin gewährleistet werden.</p> <p>Es ist erforderlich, dass die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen TK-Linien der Telekom informieren.</p> <p>Einer Überbauung der TK-Linien der Telekom stimmen wir nicht zu, weil dadurch der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung verhindert wird und ein erhebliches Schadensrisiko besteht.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>
<p>IHK Heilbronn-Franken vom 20.05.2015</p>	<p>Neben der Reduzierung des Lärmpegels sollte auch das Vermeiden von hervortretenden Tönen im Vordergrund stehen. Diese werden im Straßenverkehr vor allem durch schlechte Fahrbahnzustände wie überstehende Gullydeckel oder Schlaglöcher verursacht. Vor diesem Hintergrund halten wir die im Maßnahmenpaket vorgeschlagene Sanierung der Fahrbahnen – im Einzelfall mit lärmarmen Fahrbahnbelägen – für die effektivsten.</p>	<p>(Fahrbahnsanierung: siehe oben)</p>

	<p>Temporeduzierungen sollten nur als letzte Maßnahme greifen (Verminderung der Leistungsfähigkeit der Straße, zusätzliche Belastungen für die anliegende Wohnbevölkerung durch den dadurch hervorgerufenen stockenden Verkehr). Sollte dennoch zu verkehrsregelnden Maßnahmen gegriffen werden, sollten diese nur auf die Nachtzeiten beschränkt werden. Weiterhin ist zu überlegen, statt einer Temporeduzierung auf 30km/h eine Reduzierung auf 40km/h anzuordnen.</p> <p>Ebenfalls kontraproduktiv wirkt sich eine Geschwindigkeitsreduzierung auf den ÖPNV aus. Da derzeit Lärmaktionspläne nicht nur in Güglingen sondern auch in den Nachbarkommunen umgesetzt werden und wurden, erhöhen sich die Fahrzeiten der Busse kumulativ, was wiederum die Attraktivität des ÖPNV mindert.</p>	<p>Die Landeshauptstadt Stuttgart (Umweltamt) hat bei extrem höheren Verkehrszahlen mit Temporeduzierungen auf 40 km/h sehr gute Erfahrungen gemacht (verstetigter Verkehrsfluss, sinkende Luftbelastung).</p> <p>Dazu bedarf es der Stellungnahme der Verkehrsbetriebe</p>
<p>Landratsamt Heilbronn vom 12.05.2015 bzw. 10.06.2015</p>	<p>Stellungnahme vom 12.05.2015:</p> <p>Für die Stellungnahme beantragte die Straßenverkehrsbehörde weitere Unterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Für alle Gebäude entlang der betroffenen Straßen die Rechenwerte nach der nationalen Rechenmethode „RLS 90“. Die Berechnungswerte sind gebäudescharf darzustellen • Die Anzahl der betroffenen Einwohner je Gebäude <p>Stellungnahme vom 10.06.2015:</p> <p>I. Vorbemerkungen</p> <p>...</p> <p>Bei einer Überschreitung von 3 dB(A) und mehr werden in der Regel Maßnahmen erforderlich, wenn es eine große Zahl an Betroffenen gibt.</p> <p>...</p> <p>Dabei ist eine Abwägung im Hinblick auf andere Schutzgüter, wie z. B. Leistungsfähigkeit (auch im Hinblick auf ÖPNV), Verkehrsverlagerung oder Luftreinhaltung vorzunehmen.</p>	<p>Die notwendigen Unterlagen wurden durch die SoundPLAN GmbH am 26.05.2015 zur Verfügung gestellt.</p> <p>Es gibt keine Definition für „große Zahl an Betroffenen“. Die zuständigen Behörden wurden jedoch vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur aufgefordert, im Rahmen der Lärmaktionsplanung bei der Beurteilung großzügig zu verfahren.</p> <p>1.) Bei der Realisierung von Tempo 30 km/h in Abschnitten von Zaberfeld, Pfaffenhofen und Güglingen sind die Betreiber des ÖPNV gezwungen, die Umlaufpläne ihrer Fahrzeuge und damit die Fahrpläne</p>

	<p>1. Güglingen ... Einsatz eines lärmarmen Asphalts „..., sofern eine große Anzahl Betroffener nachgewiesen werden kann. In vielen Gebäuden sind zumindest im EG Geschäfte oder Dienstleister. Eine Genaue Aufschlüsselung der Nutzung (Wohn- oder Geschäftshaus) wäre für eine endgültige Entscheidung notwendig.“</p> <p>.... ... Auswirkung auf den ÖPNV ist eine Stellungnahme von der RBS erforderlich</p> <p>2. Güglingen</p>	<p>zu überprüfen und ggf. neu aufzustellen. Eine Stellungnahme der RBS (ÖPNV) kann selbstverständlich eingeholt werden. Das Ziel der Lärmaktionsplanung aber ist es, die Gesundheitsgefährdung durch Lärm zu reduzieren. Aus dieser Sichtweise sollte ggf. eine Umstellung der Fahrpläne der Busse in Kauf genommen werden.</p> <p>2.)Verkehrsverlagerungen sind in Güglingen nicht möglich (keine Ausweichstrecken).</p> <p>3.)Nach Auskunft von Herrn Dr. Weese, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur vom 16.07.2015, ist eine Betrachtung der Luftreinhaltung bei einer Reduzierung von 50 km/h auf 30 km/h nicht sinnvoll (... der Passus im „Kooperationserlass“ gilt für bereits vorbelastete Gebiete).</p> <p>Die Haltung des LRA wird begrüßt</p> <p>Die Anzahl der Betroffenen pro Gebäude und die Pegel je Stockwerk pro Fassade liegen dem Landratsamt vor. Nach Auskunft von Herrn Dr. Weese, MVI, vom 16.07.2015, ist eine Betrachtung der Nutzung einzelner Stockwerke im Rahmen der Lärmaktionsplanung absolut unüblich.</p> <p>(siehe oben)</p> <p>Kenntnisnahme</p>
--	--	---

	<p>3. Göglingen</p> <p>4. Göglingen</p> <p>5. Frauenzimmern ... Einsatz eines lärmarmen Asphalts Ein ständiger Wechsel der Geschwindigkeit ist dem Autofahrer nicht zu vermitteln</p> <p>Anmerkung ÖPNV</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Haltung des LRA wird begrüßt</p> <p>Ein schalltechnisches Optimum ist durch einen gleichmäßigen Verkehrsfluss zu erreichen. Es ist nicht zielführend, kurze Abstände mit unterschiedlichen Tempi zu versehen. Daher sollte die Forderung nach Tempo 30 km/h als Erweiterung des jetzt schon bestehenden Tempo 30 Abschnittes verstanden werden.</p> <p>(siehe oben)</p>
--	---	--