



Schwäbisch Gmünd, 25.01.2022
Gemeinderatsdrucksache Nr. 230/2021/1

Vorlage an

**Bau- und Umweltausschuss/Betriebsausschuss für Stadt-
entwässerung**

zur Vorberatung
- öffentlich -

Gemeinderat

zur Beschlussfassung
- öffentlich -

Lärmaktionsplan Schwäbisch Gmünd

Anlagen:

Anlage 1 – PowerPoint-Präsentation

Beschlussantrag:

Der Gemeinderat stimmt dem Lärmaktionsplan in der vorliegenden Fassung zu.

Sachverhalt und Antragsbegründung:

Diese Vorlage ist vorgesehen zur Information des Gemeinderats zum aktuellen Bearbeitungsstand des Lärmaktionsplans der Stadt Schwäbisch Gmünd. Die Inhalte der Vorlage (einschließlich der beigefügten Anlagen) sollen dem Gemeinderat als Diskussionsgrundlage dienen.

Mittlerweile beschäftigt das Thema Lärmaktionsplanung die Stadtverwaltung über einen längeren Zeitraum (Geschichte der Lärmaktionsplanung in Schwäbisch Gmünd):

- 1985 / 1997: Lärmschutzfensterprogramme
- 2002: EU Umgebungslärmrichtlinie
- 2007: Lärmaktionsplan Stufe 1; Da Schwäbisch Gmünd nicht in Ballungsraum > 250.000 Einwohner kein Handlungsbedarf erforderlich
- 2012: Lärmaktionsplan Stufe 2; wegen der hohen Anzahl Betroffenen Lärmakti-



- onsplan notwendig
- 2014: Entwurf des Lärmaktionsplans versendet an MVI
- 2016 / 2017: Beteiligung der Öffentlichkeit (BUA, OR, Stadtteilforen)
- 2018 / 2019: Datenerhebungen aktueller Verkehrsmengen
- 2019 / 2020: Aktualisierung Maßnahmenkonzept für langfristig gültigen Lärmaktionsplan
- 2020: Im März Vorstellung des Bearbeitungsstandes im BUA
- 2020: erneute Beteiligung der Öffentlichkeit (OR). Stadtteilforen fanden bedingt durch die Corona/Covid19-Pandemie nicht statt
- 2020 / 2021: Adaptierung des ursprünglichen Maßnahmenkonzeptes nach Einarbeitung der Hinweise aus den Ortschaften.
- 2021: Im Dezember Präsentation des aktualisierten Konzeptes im BUA.

Ausgangslage und Vorgehensweise

Die Minderung des Verkehrslärms stellt zunächst ein europäisches Anliegen dar. Denn die EU fordert Lärmreduktion in der EU-Umgebungsärmrichtlinie. Zur praktischen Umsetzung der EU-Richtlinie ist die Europäische Union auf die Mitwirkung der beteiligten Länder angewiesen. So erfolgt die praktische Umsetzung über das MVI Baden-Württemberg in Form von Lärmaktionsplänen, die wiederum von den jeweiligen Städten und Gemeinden zu erstellen sind. Städte und Gemeinden mit einer hinreichenden Anzahl Lärmbetroffener müssen einen Lärmaktionsplan erstellen. Hier herrscht Handlungsbedarf insbesondere vor dem Hintergrund, dass gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen fehlender Lärmaktionspläne ein Vertragsverletzungsverfahren eröffnet wurde (siehe: [BW-18]). Aufgrund der hohen Anzahl von Lärmbetroffenen Personen im Bereich der Pflicht-Lärmkartierung muss die Stadt Schwäbisch Gmünd einen Lärmaktionsplan erstellen (siehe Tab. 1).

LDEN > 70 dB(A)	LNIGHT > 60 dB(A)
197 Personen	239 Personen
LDEN > 65 dB(A)	LNIGHT > 55 dB(A)
905 Personen	1.030 Personen

Stand 2017

Tab. 1: Lärmbetroffene in Schwäbisch Gmünd an den Straßen des Bundes und des Landes im Jahr 2017

Bei der Lärmaktionsplanung handelt es sich um eine weisungsfreie Pflichtaufgabe. Der Beschluss durch den Gemeinderat ist lt. den gesetzlichen Vorgaben erforderlich (siehe dazu: [BW-11]). Ein solcher Beschluss des Gemeinderats von Schwäbisch Gmünd fehlt noch. Somit liegt wiederum ein Lärmaktionsplan in der aktuellen Fassung als Entwurf vor.

Da das Thema Lärminderung einen komplexen Sachverhalt darstellt und in einem umfassenden Zusammenhang (Nachhaltigkeit, Klimaschutz, ...) gesehen werden sollte, ist seitens der Stadtverwaltung Schwäbisch Gmünd vorgesehen, den Lärmaktionsplan vor dem Gemeinderatsbeschluss in den relevanten Gremien zu diskutieren.



Andere Städte betrachten das Thema Lärminderung in einem größeren Zusammenhang. Für die Stadt Aalen stellt beispielsweise der Verkehrslärm einen Aspekt im Gesamtzusammenhang der Stadtentwicklung dar.

Einordnung Lärmaktionsplan in größeren Zusammenhang

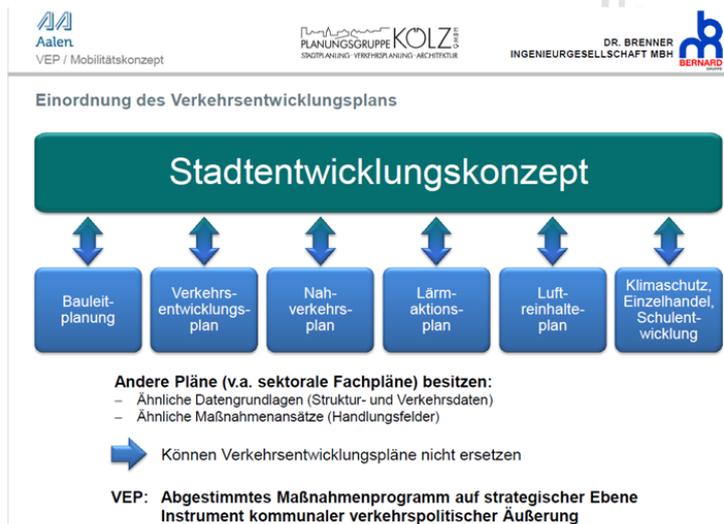


Abb. 1: Stadtentwicklungskonzept Aalen

Sachstand des Lärmaktionsplans hinsichtlich bekannter Lärmemissionen (inkl. Karte)

Aufgrund der großen Anzahl an von Verkehrslärm betroffenen Personen (bei Überschreitungen des Lärmpegels LDEN von mehr 65 dB(A) und mehr als 70 dB(A)) muss die Stadt Schwäbisch Gmünd einen Lärmaktionsplan aufstellen.

Im Jahr 2014 entstand ein erster Entwurf des Lärmaktionsplans für Schwäbisch Gmünd. Ein Entwurf deshalb, da wegen der vielen Veränderungen innerhalb Schwäbisch Gmünds rund um die Landesgartenschau 2014 eine völlige Neustrukturierung der Verkehrsströme in der Stadt zu erwarten war. Der Entwurf wurde, allerdings nicht vom Gemeinderat bestätigt, an das zuständige Ministerium in Stuttgart gesendet. Zwischenzeitlich wurde der Entwurf überarbeitet und als Entwurf-Musterbericht ebenfalls ans MVI versendet. Immer wieder wurde dem MVI in Stuttgart der aktuelle Stand des LAP mitgeteilt.

Die nun hier vorliegende Fassung des Lärmaktionsplans basiert auf vergleichsweise aktuellen Daten von 2018 und später, die Lärmberechnungen wurden 2019/2020 aktualisiert.

Die Lärmberechnungen des Tiefbauamtes wurden in Eigenarbeit auf Basis der RLS 90 durchgeführt, wobei die Einflussgrößen

- Grundverlärmung (Verkehrsmenge, SV-Anteil)
- Grundgeschwindigkeit
- Reflexionen
- Steigung
- Oberflächenbeschaffenheit



in die Berechnung eingegangen sind. (Die genaue Vorgangsweise ist in einem ca.100-seitigen Erläuterungsbericht beschrieben.)

Ergebnis der Lärmberechnung ist Abb.2 (Lärmemissionen des Lärmemissionspegels $L_{m,E}$):

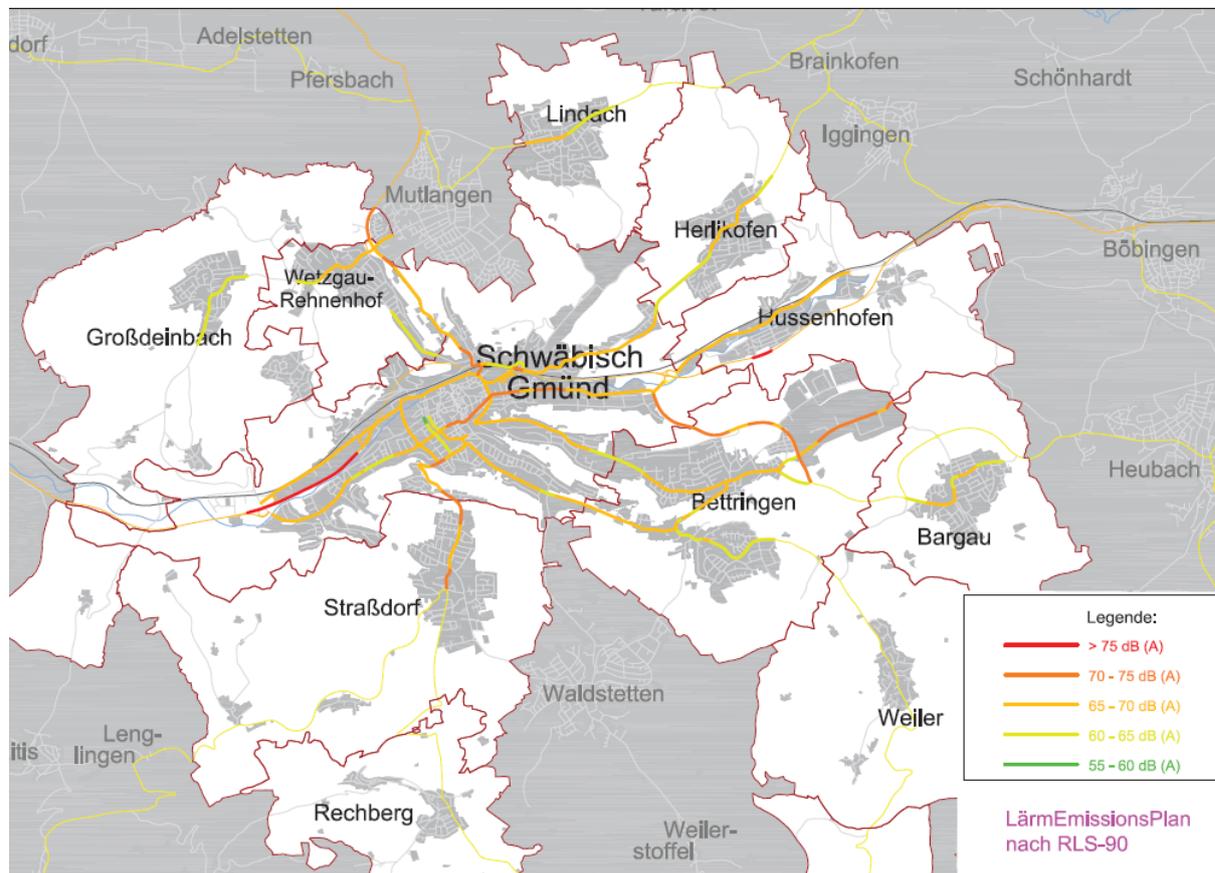


Abb. 2: Lärmkarte (Lärmemissionen) entsprechend Nachrechnung Tiefbauamt nach RLS 90

Die Karte zeigt neben den Straßen des Bundes und des Landes auch jene Straßen in der Baulast der Stadt Schwäbisch Gmünd, die mehr als 8.200 Kfz/24 Std an DTV aufweisen und einzelne Straßen mit weniger als 8.200 Kfz / 24 Std DTV, jedoch mit abschnittsweise Überschreitung des Lärmemissionspegels von 65 dB(A). Die Lärmkarte oben ist Ergebnis der Nachrechnung des Tiefbauamtes auf Basis des RLS 90. Dabei sind die hell-orangen Straßenzüge mit mehr als 65 dB(A), die dunkelorange Straßenzüge mit mehr als 70 dB(A) und die lila Straßenzüge mit mehr als 75 dB(A) jene, die einer Lärminderungsplanung bedürfen.

Die in der Karte oben visualisierten Rechnungsergebnisse lagen bereits im Winter des Jahres 2020, wenn auch nur als EXCEL-Tabelle, vor.

Sie bildeten damals und bilden auch heute noch die Grundlage zur Bestimmung erforderlicher Lärminderungsmaßnahmen in den zu lauten Straßenabschnitten.

Hier sei nochmals angemerkt, dass im Rahmen der Lärmaktionsplanung Lärmpegel (z. B. auch jene der Lärmemission) gerechnet und nicht gemessen werden.



Einschub: Grundsätzliche Möglichkeiten zur Lärminderung von Verkehrslärm

Zur Reduktion des Verkehrslärms steht ein großes Portfolio an Maßnahmen zur Verfügung. Dieses reicht von der Lärmreduktion an der Quelle (sowohl am Fahrzeug wie auch an der Infrastruktur) über die Errichtung von Lärmschutzwänden und Lärmschutzwällen und die Straßenraumgestaltung bis hin zum passiven Lärmschutz. Aber auch der Bau von Umgehungsstraßen (offen oder im Tunnel) sowie straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen und Straßenmauten leisten unterschiedlich hohe Beiträge zur Lärmreduktion. Die Förderung des ÖPNV, von Rad- und Fußverkehr sowie eine vorausschauende Bauleitplanung dienen ebenfalls der Minderung von Verkehrslärm.

Kürzel	Maßnahmenart	Maßnahme	Kommentar
QF	Maßnahme an der Quelle Fahrzeug		
QF1		Lärmarmes Kfz (Pkw, Lkw)	Nur über Autoindustrie zu realisieren, kaum kommunal zu beeinflussen. [- 0,5 bis -2 dB(A)]
QF2		Lärmarmere Eisenbahnwagen	Nur über Industrie zu realisieren, kaum kommunal zu beeinflussen. Bei der Eisenbahn gibt es sehr lange Umsetzungszeiträume. [- 0,5 bis -2 dB(A)]
QI	Maßnahmen an der Quelle Infrastruktur		
QI1		Instandhaltung und Erneuerung des Fahrbahnbelags	Kann mehrere dB(A) bringen, da abgenutzte Beläge lärmender sind als neue. [bis -2 dB(A)]
QI2		Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelags	Flüsterasphalte können bis zu 8 dB(A) bringen, sind aber teuer. [bis -8 dB(A)]
LW	Lärmschutzwände / Lärmschutzwälle		
LW1		Lärmschutzwand	Lärminderungen bis zu 20 dB(A) möglich, aber teuer und städtebaulich problematisch.
LW2		Lärmschutzwall	Lärminderungen bis zu 20 dB(A) möglich, aber teuer und städtebaulich problematisch.
SG	Straßenraumgestaltung		
SG1		Verjüngung der Fahrbahn zugunsten eines Parkstreifens	Der Abstand zwischen der Lärmquelle und dem Aufenthaltsort des Menschen vergrößert sich. Allerdings sind die Lärminderungseffekte nur gering und betragen etwa 0,5 bis 1,5 dB(A).
SG2		Verjüngung der Fahrbahn zugunsten eines Radverkehrsweges	Der Abstand zwischen der Lärmquelle und dem Aufenthaltsort des Menschen vergrößert sich. Allerdings sind die Lärminderungseffekte nur gering und betragen etwa 0,5 bis 1,5 dB(A).
PA	Passiver Schallschutz		
PA1		Lärmschutzfenster	Kommt in der Hauptsache dort zur Anwendung, wo aktiver Schallschutz (Lärmschutzwand, Lärmschutzwall) zu teuer ist bzw. aus Platzgründen nicht realisiert werden kann. [bis -50 dB(A)]

Tab. 2: Übersicht über Lärmschutzmaßnahmen, erweitert (Teil 1)



Kürzel	Maßnahmenart	Maßnahme	Kommentar
US	Bau von Umgehungsstraßen		
US1		Umgehungsstraße im Tunnel	Wird als Allheilmittel gesehen, kann aber oft nicht von der Kommune allein realisiert werden und bedarf der Mitwirkung übergeordneter Behörden. Sehr teuer. Größenordnung: [-6 dB(A)]
US2		Offene Umgehungsstraße	Wird als Allheilmittel gesehen, kann aber oft nicht von der Kommune allein realisiert werden und bedarf der Mitwirkung übergeordneter Behörden. Teuer Größenordnung: [-1 bis -6 dB(A)]
VR	Straßenverkehrs-rechtliche Maßnahmen		
VR1		Streckenbeschränkung für bestimmte Verkehrsarten	Kostengünstige Maßnahme, bedarf aber der Verordnung durch das RP. Die Reduzierung des Lkw-Anteils von 20 auf 5 % bewirkt eine Lärmreduktion um 3,4 dB(A).
VR2		Geschwindigkeitsbeschränkungen	Kostengünstige Maßnahme, bedarf aber der Verordnung durch das RP. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h bei einem Lkw-Anteil von 10 % reduziert den Mittelungspegel um 2,6 dB(A) und den Maximalpegel um 5 dB(A).
VR3		Verstetigung des Verkehrs	Lässt sich über die Einrichtung grüner Wellen realisieren. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h reduziert den Mittelungspegel um 1,5 dB(A) und den Maximalpegel um 4 dB(A).
MA	Maut		
MA1		Citymaut	In London realisiert. Dient dazu, Lärmquellen aus der Stadt fern zu halten (eher Vision). [-0,5 bis -1 dB(A)]
MA2		Parkraumbewirtschaftung	Teure Parkplätze – die konsequent überwacht werden - sollen dazu führen, dass dort erst gar nicht geparkt wird. Störende Lärmquellen werden ferngehalten). [-0,5 bis -1 dB(A)]
SM	Sonstige Maßnahmen		
SM1		ÖPNV	Weniger von kurzfristiger Wirkung, jedoch längerfristig und für das gesamte Gemeindegebiet relevant. [-0,5 bis -1 dB(A)]
SM2		Kombinationsmaßnahmen und Verkehrskonzept	Mehrere Maßnahmen, wobei jede einzelne für sich nur eine geringe Wirkung hat, ergeben in ihrer Kombination nennenswerte Lärmreduktionen [-0,5 bis -11,5 dB(A)]
SM3		Bauleitplan - Festsetzungen	Mit Hilfe einer vorausschauenden Bauleitplanung kann durch Schaffung eines ausreichend großen Abstandes zwischen der Lärmquelle und dem Menschen bereits vorsorglicher Lärmschutz betrieben werden. [-0,5 bis -11,5 dB(A)]
SM4		Radverkehr	Längerfristig, für das gesamte Ge-



			meindegebiet. Pegelreduktion abhängig von verlagerten Radfahrten. [-0,5 bis -1 dB(A)]
SM5		Initiative Motorradlärm	Längerfristig, für das gesamte Gemeindegebiet. Pegelreduktion abhängig von umgesetzten Maßnahmen Wirkung nur mittelbar: [-0,5 bis -11,5 dB(A)]

Tab. 3: Übersicht über Lärmschutzmaßnahmen, erweitert (Teil 2)

Die Erfahrung zeigt nun, dass zur Unterschreitung der Lärmschwellen (d. h. der Auslösewerte) erst Kombinationen von Maßnahmen zum Erfolg führen. Liegt die tatsächlich vorhandene Lärmemission z. B. 9 dB(A) über dem kritischen Wert von 65 dB(A), der unbedingt eingehalten werden sollte, so kann z. B. eine Kombination aus einer einfachen Fahrbahnsanierung (-2,0 dB(A)), Geschwindigkeitsreduktion um 20 km/h (-2,5 dB(A)), die Optimierung des Straßenraums durch Anlegen eines Radfahrstreifens (-1,5 dB(A)) und durch die Reduktion des Lkw-Anteils von 20 % auf 5 % (-3,4 dB(A)) in Form eines weitgehenden Lkw-Fahrverbots erreicht werden (insgesamt: -9,4 dB(A)).

Sollte jedoch ausreichend Platz zur Verfügung stehen, es städtebaulich verträglich sein und auch ausreichend finanzielle Mittel vorhanden sein, kann die selbe Lärmreduktion mit einer ausreichend dimensionierten Lärmschutzwand erreicht werden.

Eine Lärmpegelüberschreitung wie vorhin beschrieben von ca. 10 dB(A) liegt gemäß der Nachrechnung des Tiefbauamtes an der B 29 Ost auf Höhe Schindelackerweg vor.

In der Vergangenheit bereits umgesetzte Lärminderungsmaßnahmen

In der Vergangenheit wurden bereits verschiedene Maßnahmen umgesetzt, die entweder originär der Lärmreduktion dienen oder die als Nebenprodukt Lärminderung mit sich brachten. Diese sind im Folgenden aufgelistet, allerdings ohne näher beschrieben zu werden:

- Zwischen 1985 und 1997: Programm zum Einbau von Lärmschutzfenstern umgesetzt (Bund)
- OU Schwäbisch Gmünd (Einhorn tunnel)
- Verkehrskonzept LGS 2014
- OU Bargau
- Wetzgau (Lärmschutzwand und passiver Lärmschutz)
- Belagserneuerung (OD Degenfeld)
- Belagserneuerung (OD Rechberg)
- Belagserneuerung (Lorcher Straße)
- Belagserneuerung (Baldung-/Pfitzerkreuzung/B29)
- Belagsanierung (Oberbettringer Straße)
- Erneuerung Weilerstraße
- Sanierung Ortskern Bargau
- Sanierung L 1075 Rechbergstraße oberhalb Rektor-Klaus-Straße
- Sanierung Herlikofer Straße
- Sanierung OD Hussenhofen (aktuell in Umsetzung)



Insgesamt zeigt sich, dass Verkehrslärm in Schwäbisch Gmünd ein relevantes Thema ist. Es zeigt sich aber auch, dass bereits einiges zur Verkehrslärminderung unternommen wurde.

Der Weg zum technisch -wirtschaftlichen Maßnahmenkonzept für die Minderung des Verkehrslärms

Für Schwäbisch Gmünd wurden im Rahmen der Lärmaktionsplanung jene Straßenzüge identifiziert, entlang derer Lärmemissionspegel von 65 dB(A) überschritten werden und die aufgrund der Anzahl an Betroffenen Lärmschwerpunkte darstellen. Für diese Straßen wurden die vorhandenen Lärmemissionspegel ermittelt und festgestellt, wie sehr insbesondere der kritische Lärmpegel von 65 dB(A) am jeweiligen Straßenabschnitt überschritten wird (siehe dazu auch Abb. 2 und Abb. 3).

Insgesamt wurden 38 Lärmschwerpunkte identifiziert. Für diese Straßen mit Lärmpegelüberschreitungen mussten adäquate Lärminderungsmaßnahmen entwickelt werden. Dann wurde ausgehend von grundlegenden Überlegungen (technische Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit) und unter Betrachtung mehrerer alternativer Konzepte für jede Straße herausgearbeitet, welche Maßnahmenkombinationen insbesondere unter dem Gebot der Wirtschaftlichkeit die effektivste Verkehrslärmreduktion bringt.

Technisch-wirtschaftliche Kriterien für das Finden der geeigneten Maßnahmen sind im Wesentlichen:

- das Lärmreduktionspotenzial
- der daraus erwachsende Nutzen
- die entstehenden Kosten
- die Umsetzbarkeit der Maßnahme

Dies führte zur Identifikation von Maßnahmen, die nach technisch-wirtschaftlichen Kriterien grundsätzlich weiter zu verfolgen sind, da diese das günstigste Nutzen-Kosten-Verhältnis erwarten lassen:

- Lärmschutzfenster Einbau / Sanierung
- Tempo 30
- Belagserneuerung

Die Maßnahmen wurden, wie die Auflistung unten zeigt, weiter konkretisiert, und zu Maßnahmenkonzepten zusammengefasst.

- M 1.1: Gewöhnliche Straßensanierung [-2 dB(A)]
- M 1.2: Lärmdämmender Asphalt [-3 dB(A)]
- M 1.3: Hochlärmdämmender Asphalt [-5 dB(A)]
- M 2.1: Temporeduktion -20 km/h [etwa: -2,5 dB(A)]
- M 2.2: Temporeduktion -10 km/h [etwa: -1,5 dB(A)]
- M 3: Lärmschutzfenster [-20 dB(A)]

Sechs mögliche Maßnahmenkonzepte zur Lärminderung wurden im März 2020 im BUA vorgestellt.



Es wurde damals auch erläutert, welchem Konzept aus technisch/wirtschaftlicher Sicht der Vorzug zu geben ist und welches Konzept als beste Alternative zu betrachten ist (unter dem Vorbehalt, dass das Regierungspräsidium Stuttgart Tempo 30 nicht zustimmt.)

Es war im BUA im Frühjahr 2020 auch klar, dass die beiden favorisierten Maßnahmenkonzepte eines Realitätsabgleichs unter Bürgerbeteiligung bedürfen. Um also realitätsnahe Maßnahmenvorschläge zu erarbeiten, wurden die ursprünglich angedachten Maßnahmen in den betroffenen Ortschaften in Zusammenhang von Ortschaftsratsitzungen erläutert und ggf. adaptiert. (Das genaue und durchaus komplexe Vorgehen ist in einem mittlerweile ca. 100-seitigen Erläuterungsbericht umfassend dargestellt.) Das Ergebnis ist also nun eine Deklinierung der Möglichkeiten zur Einhaltung der technischen Grenzen / Möglichkeiten bezogen

- auf die einzelnen Straßenzüge sowie
- die zur Verfügung stehenden technischen Mittel und
- die Möglichkeit diese umzusetzen.

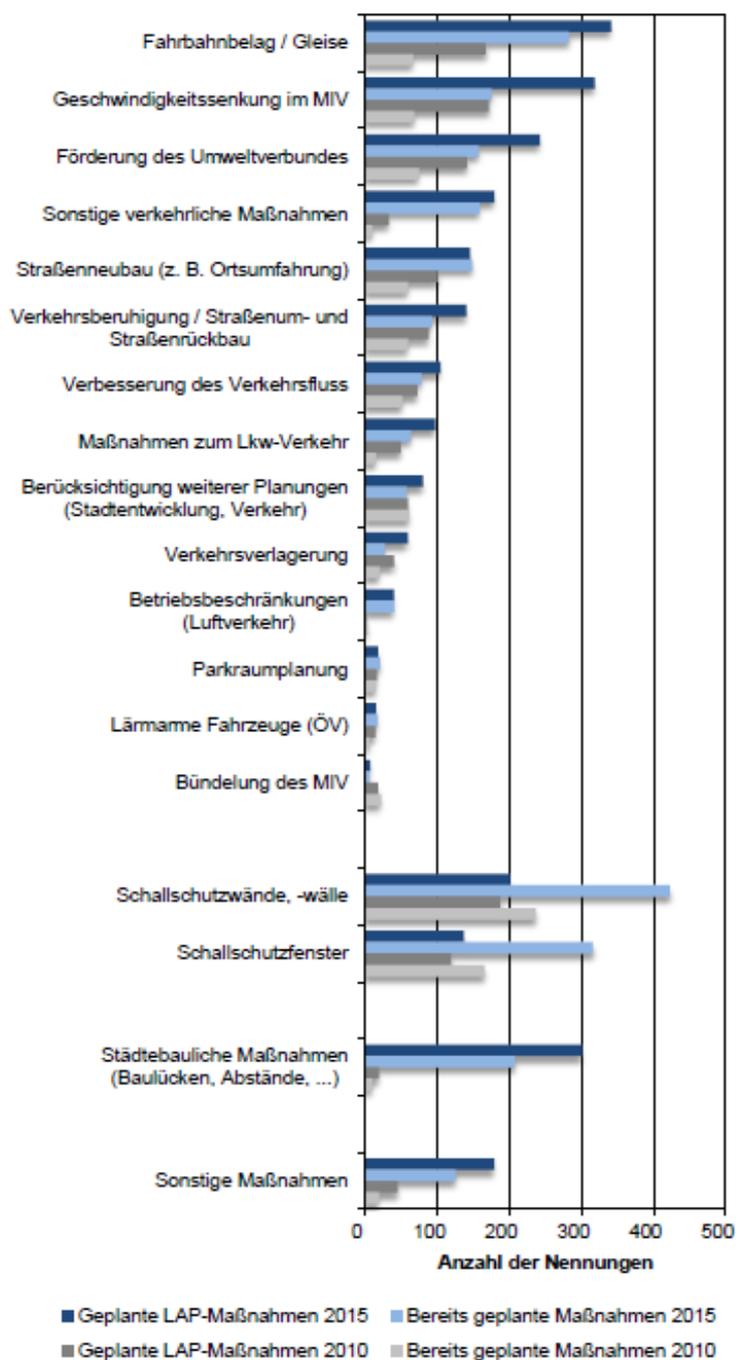
Um dem Gemeinderat als Entscheidungsträger weiterhin die Wahlmöglichkeit zu geben, wurden für den Maßnahmenkatalog weiterhin Vorzugsvarianten und Alternativvarianten entwickelt. Diese haben aus Sicht der beteiligten Ämter (Tiefbauamt, Rechts- und Ordnungsamt) die größten Realisierungschancen.

Wie das zu Anfang dargestellte Maßnahmenportfolio zeigt, gibt es über die im Folgenden genannten Maßnahmen hinaus noch eine Vielzahl an Möglichkeiten zur Lärmminimierung. So könnten Maßnahmen ergriffen werden, die primär darauf abzielen, die Anzahl an Verkehrslärmquellen in Schwäbisch Gmünd deutlich, d. h. z. B. um die Hälfte, zu reduzieren. Dies erfordert eine massive Förderung des Rad- und Fußverkehrs, des ÖPNV, die Neuorganisation des ruhenden Verkehrs und vieles mehr. Wie im ca. 100-seitigen Bericht erläutert ist dies jedoch vsl. nicht ohne erheblichen Mitteleinsatz zu erreichen. Werden seitens des Gemeinderats neue Maßnahmen vorgeschlagen, so müssen diese technisch und rechtlich geprüft und allenfalls erneut der Öffentlichkeit und den Trägern öffentlicher Belange zur Diskussion gestellt werden.

Ergänzend sei anzumerken, dass der anbei dargestellte Maßnahmenkatalog Maßnahmen enthält, die auch andere Städte und Gemeinden vorzugsweise vorschlagen (Temporeduktion, Straßensanierung, passiver Lärmschutz). Dies ist in einer Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes ausführlich publiziert.



Abbildung 3: Geplante Maßnahmen laut Meldung zur Lärmaktionsplanung 2010 und 2015



Meldungen bis zum 01.01.2010 bzw. 01.01.2015
Abb. 3: Übersicht Maßnahmen lt. Umweltbundesamt [UB-16]



Veranstaltung Nr.	Art, Ort, Zeitpunkt	Hauptinhalt	Zentrale Aussagen, Anregungen, Änderungsvorschläge, Voten
1	Bau-und Umweltausschuss, Rathaus, großer Sitzungssaal, 04.03.2020	Präsentation LAP durch Fachmitarbeiter, anschließend Diskussion	Aus Kosten- und Nutzensicht will die Stadt Schwäbisch Gmünd auf Tempolimits setzen. Die einzelnen Fraktionen im Gemeinderat gaben darüber hinaus eine Einschätzung zu den vorgestellten Maßnahmenkonzepten. Dabei wurde auf Aspekte hingewiesen, die in der Präsentation kaum betont wurden. Das betraf den als störend empfundenen Schwerverkehr, die Berücksichtigung der Aufenthaltsqualität im Freien, die spezielle Situation in den einzelnen Ortschaften, die soziale Ausgewogenheit der Maßnahmen (insbesondere Lärmschutzfenster betreffend), die ÖPNV-Förderung, den Einfluss von Verkehrslichtsignalanlagen und allenfalls erforderliche Lärmmessungen.
2	Ortschaftsrat Lindach, Eichenrainhalle, 07.05.2020	Präsentation LAP durch Fachmitarbeiter, anschließend Diskussion	Im Gegensatz zur Vorzugsvariante der Fachämter soll in der Täferroter Straße zwischen den Hausnummern 11 und 48 Tempo 40 eingerichtet werden und zusätzlich eine Fahrbahnsanierung vorgenommen werden.
3	Ortschaftsrat Hussenhofen, Bürgersaal Mozartschule, 11.05.2020	Präsentation LAP durch Fachmitarbeiter, anschließend Diskussion	Es gab kein Votum des Ortschaftsrates, die Situation sollte im Rahmen einer Verkehrsschau geklärt werden. Am 29.05.2020 Info durch Hr. Wieler (Ordnungsamt): Die Sanierung der Hauptstraße Hussenhofen wird als Maßnahme der ersten Wahl gesehen. Sollte die Maßnahme der ersten Wahl nicht realisierbar sein, so ist an eine Tempo 30 Regelung als Maßnahme zweiter Wahl zu denken.
4	Ortschaftsrat Herlikofen, Gemeindehalle Herlikofen, 26.05.2020	Präsentation LAP durch Fachmitarbeiter, anschließend Diskussion	Die Sanierung der Gmünder Straße und der Brainkofer Straße sollte vorrangig angestrebt werden.
5	Ortschaftsrat Wetzgau-Rehnenhof, Multifunktionsraum der Gemeinschaftsschule, 29.05.2020	Präsentation LAP durch Fachmitarbeiter, anschließend Diskussion	Der Ortschaftsrat bittet die Fachämter die bestehende Tempo 30 Regelung mit der Lärmminde-rungsplanung abzusichern. Die Sanierung der Deinbacher Straße wird frühestens in 5 Jahren angestrebt.

Tab. 4: Übersicht Bürgerbeteiligung (Teil 1)



Veranstaltung Nr.	Art, Ort, Zeitpunkt	Hauptinhalt	Zentrale Aussagen, Anregungen, Änderungsvorschläge, Voten
6	Ortschaftsrat Bettingen, Uhlandhalle, 15.06.2020	Präsentation LAP durch Fachmitarbeiter, anschließend Diskussion	Dass ein Verkehrskonzept für Bettingen, das auch den Güterverkehr mit berücksichtigt, (noch) nicht vorhanden ist, wird bemängelt.
7	Ortschaftsrat Straßdorf, Gemeindehalle, 23.06.2020	Präsentation LAP durch Fachmitarbeiter, anschließend Diskussion	Der Ortschaftsrat bittet die Fachämter die Ortsdurchfahrt Straßdorf so schnell wie möglich zu sanieren. Eine Tempo 30 Regelung in Straßdorf wird kritisch gesehen und daher nicht bevorzugt. Zudem sollte seitens der Fachämter geprüft werden, wo passiver Lärmschutz erforderlich ist.
8	Ortschaftsrat Großdeinbach, Gemeindehalle Großdeinbach, 17.09.2020	Präsentation LAP durch Fachmitarbeiter, anschließend Diskussion	Der Ortschaftsrat nimmt zur Kenntnis, dass entlang der Ortsdurchfahrt Großdeinbach (Kleindeinbacher Straße, Wetzgauer Straße) aktuell kein Handlungsbedarf herrscht. Die Lärmsituation entlang der B 298 auf der Gemarkung Großdeinbach sollte geprüft werden.
8	Ortschaftsrat Bargau, FEIN-Halle, 21.09.2020	Präsentation LAP durch Ortsvorsteher, anschließend Diskussion	Die Lärmsituation und eine mögliche Geschwindigkeitsregelung sollte durch eine Verkehrsschau geprüft werden.

Tab. 5: Übersicht Bürgerbeteiligung (Teil 2)

Das Ergebnis der Lärmaktionsplanung der Stadt Schwäbisch Gmünd zum aktuellen Stand ist ein Straßenscharfer Maßnahmenkatalog für die relevanten Straßen, wobei zwischen Vorzugs- und Alternativmaßnahmen unterschieden wird (im Bericht zu finden in Kap. 6).

Dieser Maßnahmenkatalog ist im Folgenden zur Diskussion und später unter allenfalls weiteren Adaptionen zum Beschluss durch den Gemeinderat vorgesehen.

Als Ergebnis der Lärmaktionsplanung wird konkret vorgeschlagen:

Maßnahmenkatalog mit Realisierungshorizont

Maßnahmenkatalog lokal VORZUGSVARIANTEN (Maßnahmen nur im Stadtgebiet von Schwäbisch Gmünd)

Die Priorisierung erfolgte zunächst nach der Pegelüberschreitung. Auf dieser Basis wurden vier Prioritätengruppen gebildet.

Innerhalb der Gruppen wurde dann nach der Lärmkennziffer LKZ, also dem Produkt aus Pegelüberschreitung und betroffene Einwohner gereiht.



Lfd. Nr.	Name Lärm-schwerpunkt	Max. Lärmpe-gel Tag in dB(A)	Maßnahmen	Pegeldifferenzen	Zielpegel Tag in dB(A)
37	B 29 West	76,424	Lärmschutzfenster	-20,000 -20,000	56,424
36	B 29 Ost	74,981	Lärmschutzfenster	-20,000 -20,000	54,981
35	B 29 Hussenhofen	77,994	Lärmschutzfenster	-20,000 -20,000	57,994

Tab. 6: Maßnahmenkatalog Lärmschwerpunkte, Vorzugsmaßnahmen, Priorität 1

Lfd. Nr.	Name Lärm-schwerpunkt	Max. Lärmpe-gel Tag in dB(A)	Maßnahmen	Pegeldifferenzen	Zielpegel Tag in dB(A)
8	Buchstraße	71,504	Sanierung 5 dB(A) Tempo 30	-5,000 <u>-2,523</u> -7,523	63,980
12	Einhornstraße	72,362	Sanierung 5 dB(A) Ggf. ergänzt um Tempo 30	-5,000 -5,000 -5,000 <u>-2,308</u> -7,308	67,362 65,054
28	Herlikofer Straße	73,079	Lärmschutzfenster	-20,000 -20,000	53,079
16	Rechbergstraße	71,779	Sanierung 5 dB(A) Tempo 30	-5,000 <u>-2,520</u> -7,520	64,259
18	Buchauffahrt	73,715	Lärmschutzfenster	-20,000 -20,000	53,715
5	Königsturmstraße	74,155	Lärmschutzfenster	-20,000 -20,000	54,155
33	B 298 Mutlanger Straße	72,067	Lärmschutzfenster	-20,000 -20,000	52,067
3	Klösterlestraße	71,965	Sanierung 5 dB(A) Tempo 30	-5,000 <u>-2,418</u> -7,418	64,547
4	Kapuzinergasse	70,961	Sanierung 5 dB(A) Tempo 30	-5,000 <u>-2,418</u> -7,418	63,543
32	Pfitzerstraße	71,787	Lärmschutzfenster	-20,000 -20,000	51,787

Tab. 7: Maßnahmenkatalog Lärmschwerpunkte, Vorzugsmaßnahmen, Priorität 2



Lfd. Nr.	Name Lärm-schwerpunkt	Max. Lärmpe-gel Tag in dB(A)	Maßnahmen	Pegeldifferenzen	Zielpegel Tag in dB(A)
22	Oberbettringer Straße	67,713	Sanierung 2 dB(A) Tempo 30	-2,000 <u>-2,828</u> -4,828	63,321
20	Weißensteiner Straße	67,454	Sanierung 2 dB(A) Tempo 30	-2,000 <u>-2,206</u> -4,206	63,249
23	In der Vorstadt	69,034	Sanierung 2 dB(A) Tempo 30	-2,000 <u>-2,392</u> -4,392	64,207
1	Rektor-Klaus-Straße	69,163	Sanierung 2 dB(A) Tempo 30	-2,000 <u>-2,523</u> -4,523	64,640
9	Goethestraße	68,748	Sanierung 2 dB(A) Tempo 30	-2,000 <u>-2,359</u> -4,359	64,389
17	Parlerstraße	69,600	Sanierung 3 dB(A) Tempo 30	-3,000 <u>-2,418</u> -5,418	64,182
2	Baldungstraße	69,879	Lärmschutzfenster	<u>-20,000</u> -20,000	49,879
24	Heubacher Straße	68,949	Sanierung 2 dB(A) Tempo 30	-2,000 <u>-2,315</u> -4,315	64,634
30	Brainkofer Straße	68,817	Sanierung 5 dB(A)	<u>-5,000</u> -5,000	63,817
10	Eutighofer Straße	67,385	Sanierung 2 dB(A) Tempo 30	-2,000 <u>-2,523</u> -4,523	62,892
27	Täferroter Straße	67,278	Sanierung 2 dB(A) Tempo 40	-2,000 <u>-1,142</u> -3,142	64,136
44	Franz-Konrad-Straße	68,048	Sanierung 2 dB(A) Tempo 30	-2,000 <u>-2,392</u> -4,392	63,656
34	Hussenhofen Hauptstraße	67,992	Sanierung 3 dB(A)	<u>-3,000</u> -3,000	64,992
15	Deinbacher Straße	67,793	Sanierung 2 dB(A) Tempo 30	-2,000 <u>-2,392</u> -4,392	63,401
14	Neue Straße	67,516	Lärmschutzfenster	<u>-20,000</u> -20,000	47,516
6	Remsstraße	67,444	Sanierung 2 dB(A) Tempo 30	-2,000 <u>-2,392</u> -4,392	63,052
21	Scheffoldstraße	67,478	Sanierung 2 dB(A) Tempo 50	-2,000 <u>-2,270</u> -4,470	63,008
	Scheffoldstraße	67,156	Sanierung 2 dB(A) Tempo 30	-2,000 <u>-3,155</u> -5,155	62,001
40	Vordere Schmied-gasse	69,288	Lärmschutzfenster	<u>-20,000</u> -20,000	49,288
29	Gmünder Straße	65,724	Sanierung 2 dB(A)	-2,000 -2,000	63,724
41	Hans-Fein-Straße	66,068	Umgestaltung Straßenraum	<u>-2,392</u> -2,392	63,576
13	Weilerstraße	65,369	Tempo 30	<u>-2,206</u> -2,206	63,163



11	Lorcher Straße	67,825	Sanierung 2 dB(A) Tempo 30	-2,000 <u>-2,417</u> -4,417	63,408
42	Stauferstraße	66,068	Umgestaltung Straßenraum	-2,392 -2,392	63,576
7	Bahnhofplatz	69,641	Lärmschutzfenster	-20,000 -20,000	49,641
25	Güglingstraße	65,417	(Sanierung 3 dB(A)) Tempo 30	(-3,000) <u>-2,418</u> (-4,315)	62,999 (59,999)

Tab. 8: Maßnahmenkatalog Lärmschwerpunkte, Vorzugsmaßnahmen, Priorität 3

Lfd. Nr.	Name Lärm-schwerpunkt	Max. Lärmpe-gel Tag in dB(A)	Maßnahmen	Pegeldifferenzen	Zielpegel Tag in dB(A)
38	Wetzgauer Stra- ße	64,906	Tempo 30	<u>-2,206</u> -2,206	62,700
			Tempo 40	<u>-1,142</u> -1,142	63,764
43	Uferstraße	64,521	Tempo 30	<u>-2,418</u> -2,418	62,103
39	Kleindeinbacher Straße	63,628	Tempo 30	<u>-2,206</u> -2,206	61,422
			Tempo 40	<u>-1,142</u> -1,142	62,486
11	Lorcher Straße (Gewerbe)				
19	Reutestraße (Gewerbe)				
26	Güglingstraße (Gewerbe)				
31	Graf-von-Soden- Straße (Gewerbe)				

Tab. 9: Maßnahmenkatalog Lärmschwerpunkte, Vorzugsmaßnahmen, Priorität 4

Die Tabellen Tab. 6 bis Tab. 9 zeigen an mehreren Stellen, dass eine einzige Maßnahme zur Erreichung einer ausreichenden Lärmreduktion oft nicht ausreicht und somit Kombinationen von Maßnahmen erforderlich sind.

Maßnahmen zur Temporeduktion erfordern vielfach zusätzlich eine Straßensanierung, um ein ausreichendes Lärm-Minderungspotenzial zu generieren.

Die Maßnahmen der Vorzugsvarianten werden zur Umsetzung empfohlen.

Das Maßnahmenkonzept in Karten

Die Tabellen Tab. 6 bis Tab. 9 beschreiben, wie an den Lärmschwerpunkten Lärmminde- rung erzielt werden kann. Jedoch verschaffen erst Karten und Pläne einen Gesamtüber- blick. Exemplarisch wird im Folgenden dargestellt, wie sich Tempo 30 Bereiche auswei- ten würden, wenn die Geschwindigkeitsreduktionen lt. den Vorzugsmaßnahmen umge- setzt werden. Wie Abb. 4 zeigt, sind bereits gegenwärtig entlang einiger Straßenzüge Tempo 30 angeordnet. Dies trifft z. B. auf die Rektor-Klaus-Straße zu. Aber auch in der



Weißensteiner Straße gibt es einen Tempo 30 Abschnitt. Die niedrige Geschwindigkeit ist jedoch zumeist über die Verkehrssicherheit begründet.

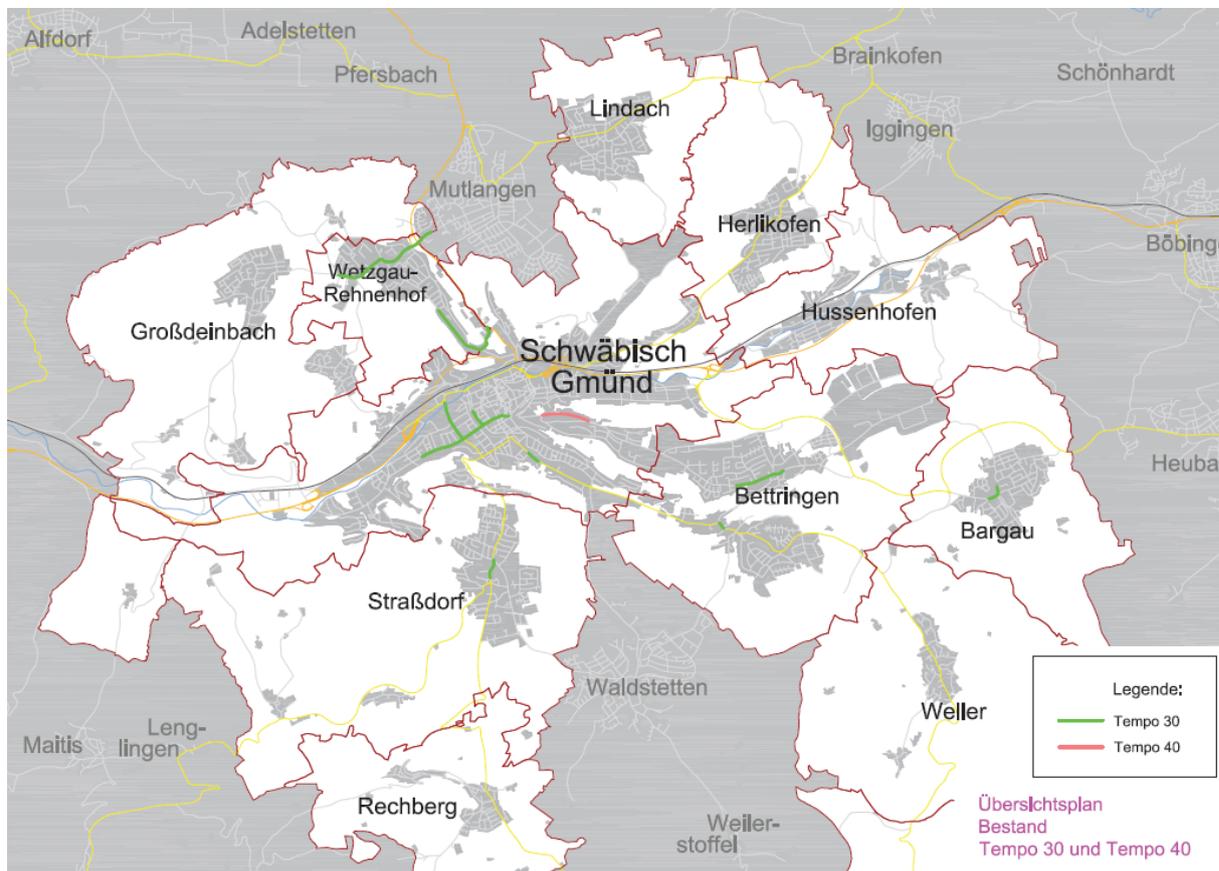


Abb. 4: Tempo 30 im Bestand

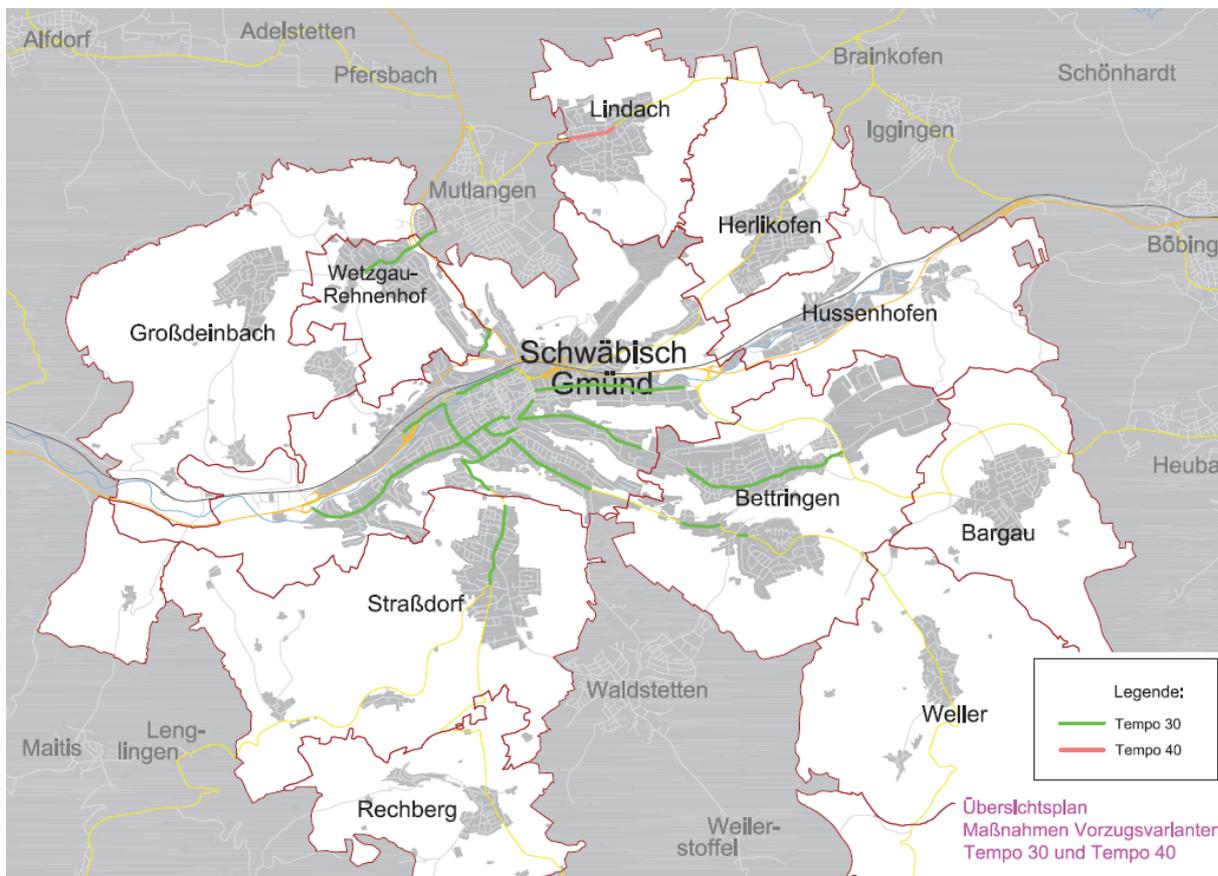


Abb. 5: Tempo 30 nach Vorzugsvariante

Mit der Einführung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen würden sich manche bestehenden Bereiche bestätigen (z. B. Rektor Klaus Straße) und es kämen neue Straßenzüge hinzu (z. B. Buchstraße). Insgesamt würde sich der Bereich der Tempo 30 Abschnitte deutlich vergrößern.

Vor allem Tab. 6 und Tab. 7 zeigen, dass die Geschwindigkeitsreduktion einen Baustein der Lärminderung darstellt, und dass erst in Kombination mit Straßensanierungsmaßnahmen die technisch erforderliche Lärmreduktion erzielt wird.

Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die Anordnung von Tempo 30 in aller Regel der Genehmigung der übergeordneten Behörde (d. h. des Regierungspräsidiums Stuttgart) bedarf.

Tempo 30 kommt also, nur, weil in Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung empfohlen, nicht automatisch.

Abb. 6 zeigt, wo bereits in der Vergangenheit Straßensanierungsmaßnahmen durchgeführt wurden.

In der Zwischenzeit wurde auch die Herlikofer Straße saniert. Die Erneuerung der Hauptstraße Hussenhofen ist aktuell in der Umsetzung begriffen.

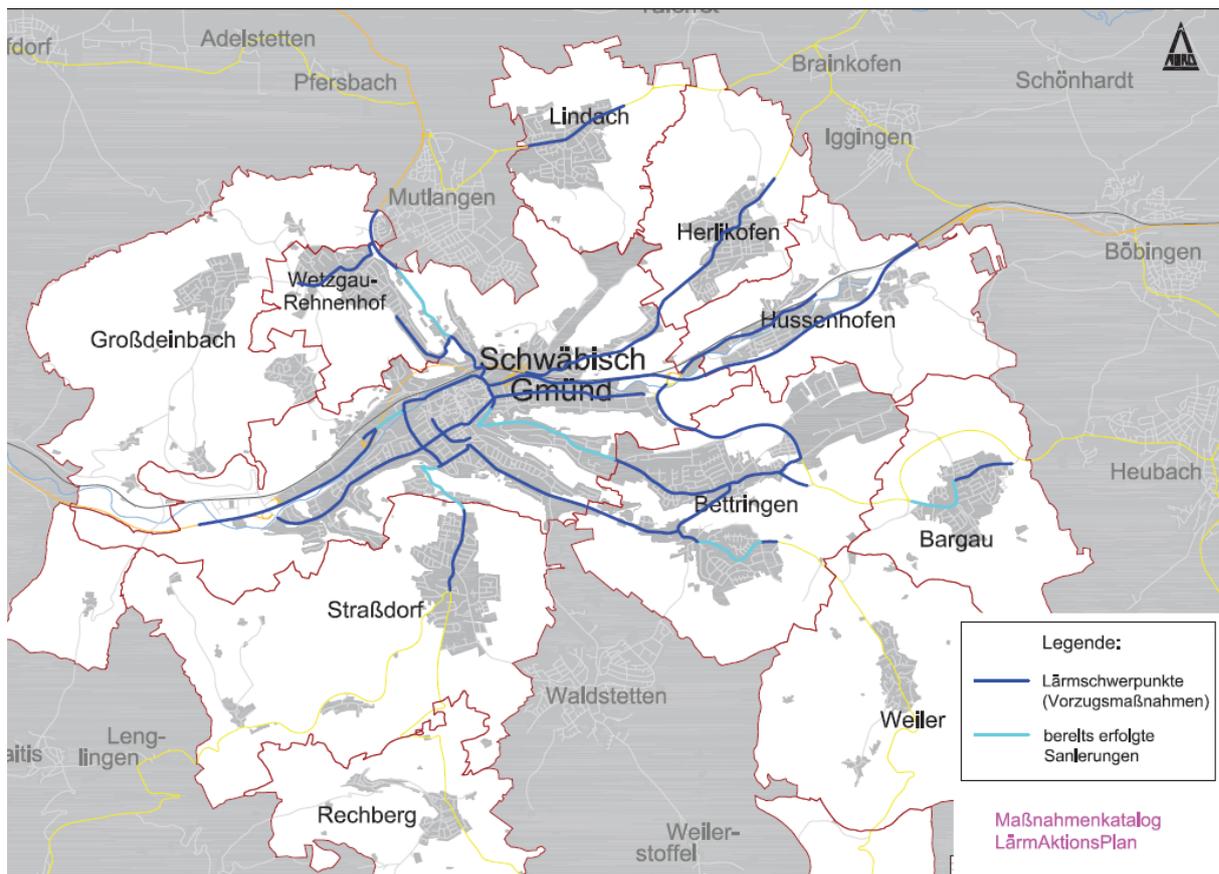


Abb. 6: Bereits durchgeführte Straßensanierungen

Umsetzung der Maßnahmen / Rechtliche Auswirkungen des LAP

Gemäß den rechtlichen Bestimmungen muss Schwäbisch Gmünd einen Lärmaktionsplan aufstellen.

LAP sind hinsichtlich der festgelegten Maßnahmen für die zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung bindend (§§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG). Die Maßnahmen zur Durchsetzung müssen ihrerseits rechtmäßig sein, sie bedürfen insbesondere einer erfüllten Ermächtigungsgrundlage. Der LAP ist selbst keine Ermächtigungsgrundlage, ebenso wenig seine gesetzliche Regelung in § 47d BImSchG. Das Durchsetzen des LAP steht sozusagen unter dem Vorbehalt der fachrechtlichen Umsetzbarkeit (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018 – 10 S 2449/17 –, Rn. 28, juris). Bei Ermessensentscheidungen dürfte der LAP das Ermessen vorausgeübt haben (vgl. Köck, in: Giesberts/Reinhardt, Umweltrecht, 2. Aufl., § 47 BImSchG, Rn. 18).

Die Maßnahmenumsetzung ist weiter abhängig von

- Eignung / Geeignetheit (z. B. unter Aspekten der Nachhaltigkeit / Sozialverträglichkeit)
- Finanzierung (stehen dafür ausreichend Mittel zur Verfügung?)



Planungsrechtliche Festlegungen haben die zuständigen Planungsträger bei ihren Planungen zu berücksichtigen (§§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 2 BImSchG), ohne jedoch fest daran gebunden zu sein (VGH, a. a. O., Rn. 27). Diese Regelung hilft insbesondere, die gemeindliche Planungshoheit zu wahren.

Insgesamt handelt es sich beim Lärmaktionsplan um ein abwägungsrelevantes Programm.

Das bedeutet, dass die Maßnahmen des LAP relevant sind für die weitere Stadtentwicklung.

Dies lässt sich exemplarisch für die Wahl des Straßenbelags bei Straßensanierungen zeigen.

Stehen Straßensanierungen an, so stellt sich unmittelbar die Frage nach der Priorisierung. Welche Straßen sollen wann, wo und in welchem Umfang saniert werden. Welche zur Sanierung anstehende Straße soll den Vorrang bekommen? Steht dazu etwas im LAP, hat die LAP Maßnahme ein Argument für ihre Umsetzung, womöglich unter Verwendung eines lärmdämmenden Asphalts.

Aber nicht nur der Straßenbau bzw. die Straßensanierung wird vom LAP beeinflusst. Auch bei der Stadt- bzw. Siedlungsentwicklung geht der LAP als abwägungsrelevanter Aspekt mit ein. In Zusammenhang mit Bebauungsplanverfahren muss der Lärmaktionsplan als Zusatzinfo und Abwägungsaspekt mitberücksichtigt werden. So kann die Mitberücksichtigung des LAP auf die Art der Straßenraumgestaltung oder die Architektur der Bebauung in Neubaugebieten Auswirkung haben.

Die Rechtsprechung geht noch davon aus, dass aus den Regelungen zu den LAP keine subjektiven Rechte, also keine Ansprüche der Bürger folgen, den LAP umzusetzen (BVerwGE 150, 294, Rn. 22, zuletzt: Oberverwaltungsgericht für das Land Schleswig-Holstein, Beschluss vom 01. April 2020 – 5 LA 1/19 –, Rn. 22, juris). Ob dieses Ergebnis in der Zukunft unionsrechtlich Bestand hat, wird offengelassen (VGH, a. a. O., Rn. 39) bzw. in Zweifel gezogen (Wysk, in: Giesberts/Reinhardt, a. a. O., § 47d BImSchG, Rn. 31 ff.). Die geäußerten Zweifel rühren von der Parallele zu den Luftreinhalteplänen her, bei denen nach anfänglicher Skepsis das BVerwG einer Entscheidung des EuGH folgend doch einen Anspruch auf die Aufstellung eines den zwingenden Vorschriften des Luftqualitätsrechts entsprechenden Luftreinhalteplans zubilligte (BVerwG, Urteil vom 05. September 2013 – 7 C 21/12 –, BVerwGE 147, 312-329, Rn. 38).

Erweiterte Betrachtung / Nachhaltigkeit

Wie beim Weg zum technisch-wirtschaftlichen Maßnahmenkonzept für die Minderung des Verkehrslärms beschrieben, waren das Lärminderungspotenzial sowie Nutzen und Kosten die maßgebenden Kriterien zur Auswahl der Maßnahmen. Darüber hinaus gab es in den Ortschaftsräten den „Realitätscheck“.

In der nächsten Zeit ist geplant, den Lärmaktionsplan in größerem Kontext zu betrachten (insbesondere bezüglich der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes).



Dabei gehen neben der Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Verhältnis), der Umweltfreundlichkeit (Lärminderungspotenzial) und der sozialen Verträglichkeit ggf. noch weitere Aspekte in die Beurteilung der Lärminderungsmaßnahmen mit ein.

Schritte bei der Bearbeitung des Lärmaktionsplans

- Diskussion des LAP, aktueller Bearbeitungsstand, in größerem Kontext
- Allenfalls erforderlich weitere Anpassungen / Änderungen
- Ggf. erneuter Sachstandsbericht an das MVI Stuttgart
- Beschluss des LAP durch den GR
- 10 seitige Zusammenfassung des beschlossenen LAP an das MVI
- Umsetzung des LAP (z. B. Genehmigungen T30 durch RPS einholen)

Quellenangaben:

[BW-11] [Laermarmer-Verdichtungsraum_Leitfaden.pdf \(baden-wuerttemberg.de\)](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Laermarmer-Verdichtungsraum_Leitfaden.pdf)

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Laermarmer-Verdichtungsraum_Leitfaden.pdf

[BW-18] [181029_Kooperationserlass_Laermaktionsplanung_BW.pdf\(baden-wuerttemberg.de\)](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/181029_Kooperationserlass_Laermaktionsplanung_BW.pdf)

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/181029_Kooperationserlass_Laermaktionsplanung_BW.pdf

[UB-16] [Lärmbilanz 2015 \(umweltbundesamt.de\)](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_16_2016_laermbilanz_2015.pdf)

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_16_2016_laermbilanz_2015.pdf