

Impressum

Herausgeber:

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
Hauptstätter Straße 67, 70178 Stuttgart
www.mvi.baden-wuerttemberg.de
poststelle@mvi.bwl.de
Telefon 0711 231-4

Redaktion:

Dr. Udo Weese, Catrin Kramer, Referat 53 – Lärmschutz und Luftreinhaltung,
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

Aktualisierung:

Dr. Udo Weese, Holger Dempe, Tim Kemnitzer, Referat 53 – Lärmschutz und Luftreinhaltung,
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

Bildnachweis:

LUBW Landesanstalt für Umwelt, Messungen
und Naturschutz Baden-Württemberg: Seite 9, 11, 51
Heilbronner Stimme: Seite 10
Illustrationen Udo Buffler: Seite 24, 26, 30, 35, 53
Deutsche Bahn AG: Seite 13, 34
Flughafen Stuttgart GmbH: Seite 16, 17, 41
fotolia.com: Seite 21, 29, 37, 47
Martin Stollberg: Seite 21
Holger Dempe: Seite 21
aurelis Real Estate GmbH & Co. KG: Seite 54
Sofern nicht angegeben:
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

Aktualisierte Auflage Stand Januar 2016

Gestaltung und Layout:

AD Rainer Haas, Stuttgart

Leise(r) ist das Ziel!

Den Lärmschutz aktiv voranbringen.

Tätigkeitsbericht der Lärmschutzbeauftragten der
baden-württembergischen Landesregierung



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Inhalt

1	Den Lärmschutz aktiv voranbringen	6
2	Umgebungs­lärm – Lärmkarten und Lärmaktionspläne	9
2.1	Kooperationserlass – Lärmaktionsplanung	10
2.2	Lärmkartierung 2012	11
2.3	Lärmaktionsplanung – EU-Pilotverfahren	13
2.4	Aktueller Stand der Lärmaktionsplanung	14
2.5	Unterstützung der Gemeinden bei der Lärmaktionsplanung	15
2.6	Änderung der Zuständigkeit für Lärmaktionspläne für bundeseigene Haupt­eisenbahnstrecken	15
2.7	Lärmaktionsplan Flughafen Stuttgart	16
2.8	Neue Berechnungsverfahren für den Umgebungs­lärm	17
3	Projekt „Lärmsanierung bei Mehrfachbelastung durch Straßen und Schienenwege“	18
4	„Eckpunkte zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes“ der Umweltministerkonferenz	22
5	Straßenverkehr – baulicher Lärmschutz	24
5.1	Lärmarme Straßenbeläge	24
5.2	Lärmsanierung an Bundesfern- und Landesstraßen	25
5.3	Lärmsanierung an Straßen in kommunaler Baulast	27
5.4	Priorisierung für den Neu- und Ausbau von Bundes- und Landesstraßen	28
6	Straßenverkehr – verkehrlicher Lärmschutz	29
6.1	Kooperationserlass – Lärmaktionsplanung	29
6.2	Erweiterte Eingriffsmöglichkeiten zur Lenkung des Verkehrs	30
6.3	Motorradlärm	31

7	Schieneverkehr	34
7.1	Viergleisiger Neu- und Ausbau der Rheintalbahn	34
7.2	Wegfall des Schienenbonus	35
7.3	Lärmsanierung an Schienenwegen	36
7.4	Lärminderung im Schienengüterverkehr	38
7.5	Änderung der Lärmberechnungsverfahren für Schienenwege	39
7.6	Schall- und Geräuschemissionen im Schienenpersonennahverkehr	40
7.7	Anordnungsbefugnis zum Schutz der Umwelt	40
8	Flugverkehr	41
8.1	Lärmabhängige Start- und Landeentgelte	41
8.2	Verschärfung der Nachtflugbeschränkungen am Flughafen Stuttgart	42
8.3	Ausnahmen vom Nachtflugverbot an den Verkehrsflughäfen	42
8.4	Fluglärm durch Anflüge auf den Flughafen Zürich	43
8.5	Gesetzgeberische Initiativen im Bundesrecht	44
8.6	Vollzug der FlugplatzSchallschutzmaßnahmenverordnung (2. Flug-LSV)	46
8.7	Fluglärm und Bauleitplanung	46
9	Lärmschutz in der kommunalen Planung	48
9.1	Lärmschutz in der Bauleitplanung	48
9.2	Planerischer Lärmschutz ist auch Baukultur	50
9.3	Förderung des Lärmschutzes im Städtebau	50
10	Lärmmessungen	51
10.1	Projekt Verkehrslärmmessungen	51
10.2	Leitpostenzählgeräte	52
11	Lärmbewusstsein und Lärmwissen fördern	54
12	Weiterführende Veröffentlichungen	56

1 Den Lärmschutz aktiv voranbringen



» Es geht darum, gesundheitsschädlichen Lärm zu vermeiden oder zumindest zu reduzieren und insbesondere da zu handeln, wo die Lärmbelastung besonders hoch ist. «

Gisela Splett

Lärm ist eine der größten und gleichzeitig am meisten unterschätzten Umweltbelastungen für die Menschen. Lärm bedeutet für den Körper Stress und kann zu gesundheitlichen Schäden und Beeinträchtigungen wie Gehörschäden, vegetativen Störungen, Schlafstörungen und psychischen Beeinträchtigungen wie zum Beispiel Depressionen führen. Lärm steht auch im Verdacht, die Entstehung von Herz-Kreislauf-erkrankungen zu fördern und das Herzinfarktrisiko zu erhöhen. Je nach Lärmquelle sind die Auswirkungen dabei unterschiedlich ausgeprägt.

In Baden-Württemberg sind allein durch den Straßenverkehr über 250.000 Menschen Lärmpegeln ausgesetzt, die aus Sicht der Lärmwirkungsforschung unterschritten werden sollten,

um Gesundheitsgefährdungen durch Lärm zu vermeiden. Beim Schienenverkehr ist die Anzahl der Betroffenen vergleichbar.

Die Landesregierung hat im Mai 2011 das Amt einer Lärmschutzbeauftragten eingerichtet und Gisela Splett MdL, Staatssekretärin im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, mit dieser Aufgabe betraut. Sie ist damit bundesweit die erste Lärmschutzbeauftragte einer Landesregierung; weder auf Bundesebene noch in anderen Ländern wurden bisher Lärmschutzbeauftragte benannt. Die Landesregierung verdeutlicht damit, dass der Schutz der Menschen vor Lärm für sie ein wichtiger politischer Schwerpunkt ist.

Um die vielfältigen Fragen und Belange des Lärmschutzes, des Verkehrs und des Städtebaus in enger Abstimmung diskutieren und voranbringen zu können, wurden die Aufgabenbereiche des gebiets- und verkehrsbezogenen Immissionsschutzes, zu dem der Lärmschutz und die Luftreinhaltung gehören, dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) zugeordnet. Der anlagen- und produktbezogene Immissionsschutz ist weiterhin im Umweltministerium angesiedelt. Lärmrelevante Themenstellungen liegen aber auch im Verantwortungsbereich anderer Ministerien, beispielsweise im Bereich von Forschung und Lehre, der Städtebauförderung oder auch der akustisch verträglichen Gestaltung von Räumen in Kindertagesstätten, Schulen und Hochschulen.

In 2014 wurde die Geschäftsstelle Lärmschutz bei der Lärmschutzbeauftragten eingerichtet,

um die verschiedenen Aktivitäten besser zu bündeln und neue Aktivitäten und Projekte voranzubringen. Außerdem wurden von der Geschäftsstelle zahlreiche Einzelfälle und an die Lärmschutzbeauftragte gerichtete Bürgeranfragen bearbeitet. Neben dem Verkehrslärm hatten eine Reihe von Anfragen Lärmbeschwerden über Laubbläser, Bolzplätze und auch Kirchenglocken zum Inhalt. Weiter wurde das Internetangebot des MVI zum Lärmschutz, direkt zu erreichen unter www.laermschutzbeauftragte-bw.de, laufend erweitert und aktualisiert.

Vordringliche Aufgabe ist es, den vorhandenen Lärmproblemen zielgerichtet zu begegnen und das Entstehen neuer Lärmprobleme zu verhindern. Dazu müssen die bestehenden rechtlichen, finanziellen und administrativen Herausforderungen gelöst werden. Die folgenden Handlungsfelder können unterschieden werden:

Vollzug unterstützen

Durch Hinweise und Erlasse unterstützt das MVI die Fachbehörden und die Kommunen bei ihren Aufgaben. Ergänzend werden Hintergrundinformationen zur Verfügung gestellt und regelmäßig Fachveranstaltungen durchgeführt.

Handlungsmöglichkeiten ausloten

Fortlaufend gilt es zu prüfen, ob die derzeit bestehenden Handlungsmöglichkeiten zur Lärminderung konsequenter ausgenutzt werden können. Dies gilt u. a. für Tempo 30 in Orts-

durchfahrten oder für den Einsatz lärmarmen Straßenbeläge. Beispiele entsprechender Hinweise und Erlasse sind der „Kooperationserlass – Lärmaktionsplanung“ vom März 2012 oder die „Handlungsempfehlungen für den Einsatz von lärmarmen Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich“ vom Juli 2015.

Handlungsmöglichkeiten erweitern

Die Rahmenbedingungen, insbesondere die rechtlichen und finanziellen, müssen verbessert werden, um den Lärmschutz zu stärken und die Handlungsmöglichkeiten zur Lärminderung zu erweitern. Der größte Teil dieser Regelungen liegt allerdings in der Verantwortlichkeit der EU oder des Bundes. Daher wurden auf allen politischen Ebenen Aktivitäten entfaltet. Beispielsweise wurde das Land bei verschiedenen Themen im Bundesrat initiativ, u. a. beim Motorradlärm, bei der Abschaffung des Schienenbonus oder bei der Stärkung des Schutzes vor Fluglärm.

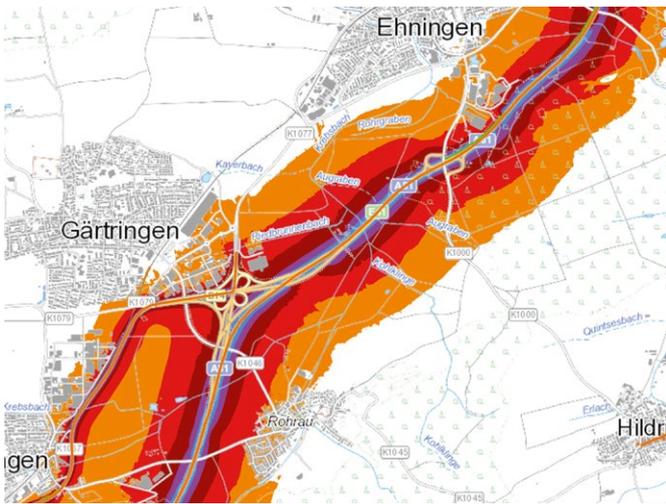
Durch die Koordination und Bündelung des Lärmschutzes bei der Lärmschutzbeauftragten konnte dieser insbesondere im Verkehrsbereich, zunehmend aber auch in anderen Feldern, gestärkt werden. Weiter wurde die Zusammenarbeit der verschiedenen Facheinheiten gefördert, die von den Belangen des Lärmschutzes tangiert sind. Auf den positiven Erfahrungen im Verkehrsbereich aufbauend, wurden dabei zahlreiche Projekte in weiteren Themenbereichen adressiert.

Förderung des Lärmbewusstseins

Ein Schwerpunkt war die Lärmprävention. Hierbei gilt es das Bewusstsein für die Problematik und ihre Auswirkungen zu schärfen. Zur Förderung des Lärmbewusstseins findet zum Beispiel jedes Jahr im April der Tag gegen Lärm statt. Mit der Unterstützung der Lärmschutzbeauftragten hat der Staatsanzeiger in Baden-Württemberg eine Sonderbeilage rund um das Thema Lärm veröffentlicht. Ziel ist es, die Aufmerksamkeit auf die zahlreichen Aspekte des Lärms zu lenken. Neben dem Lärmbewusstsein ist in vielen Fällen Fachwissen zur Lärmminde- rung bzw. Vermeidung notwendig. Um dieses leichter zugänglich zu machen, wurden diverse Tagungen u. a. zur Lärmaktionsplanung und zur akustischen Stadtgestaltung durchgeführt oder gefördert. Auch eine Initiative für eine bessere Innenraumakustik in Kindertagesstätten, Schulen und Hochschulen wurde durch die Lärmschutzbeauftragte unterstützt.

Positive Auswirkungen für den Lärm ergeben sich durch weitere Initiativen bzw. Programme der Landesregierung. Mit der Strategie „Nachhaltige Mobilität – für alle“ des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur werden Leitbilder und Strategien zur Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte für die kommenden Jahre formuliert, die sich auch positiv auf die Lärm- minderung auswirken. Ebenso sind die Belange des Lärmschutzes im „Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept Baden-Württemberg“ (IEKK) eingeflossen.

2 Umgebungslärm – Lärmkarten und Lärmaktionspläne



Die Lärmkartierung erfasst die Lärmbelastung unter anderem an Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume mit einer Gesamtlänge von rund 5.200 km und einer Fläche von etwa 6.300 km² (Stand: 2012).

Mit der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG hat die Europäische Union einen wichtigen Schritt hin zu einer umfassenden Regelung der Geräuschimmissionen in der Umwelt getan. Sie wurde im Jahr 2005 mit den §§ 47a bis 47f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt.

Die Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG befasst sich mit den Geräuschen des Straßen-, Schienen- und Flugverkehrs, in Ballungsräumen auch der darin liegenden Industriegelände. Erstmals waren für 2007 landesweit Lärmkarten zu erstellen. Für 2012 erfolgte die zweite Runde der Lärmkartierung mit dem vollen Kartierungsumfang. Lärmkarten sind mindestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten. Zuständig für die Lärmkartierung außerhalb der Ballungsräume (ausgenommen bundeseigene Schienenwege) sowie den Flughafen Stuttgart ist die Landesanstalt für Umwelt, Mes-

sungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW), für die Lärmkartierung innerhalb der Ballungsräume die jeweiligen Städte. Zuständig für die Lärmkartierung der bundeseigenen Schienenwege ist das Eisenbahn-Bundesamt (siehe Abschnitt 2.2).

Auf den Lärmkarten aufbauend sind Lärmaktionspläne mit Maßnahmen zur Lärminderung zu erarbeiten. Zuständig hierfür sind die Städte und Gemeinden, für den Flughafen Stuttgart das Regierungspräsidium Stuttgart und seit 1. Januar 2015 das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit (siehe Abschnitte 2.3 bis 2.7).

Die Erstellung der Lärmkarten für Ballungsräume und die Erarbeitung der Lärmaktionspläne stellt für Städte und Gemeinden eine weisungsfreie Pflichtaufgabe dar, d.h. diese Aufgaben werden von den Städten und Gemeinden eigenständig, ohne Fachaufsicht durch das Land, wahrgenommen. Das MVI unterstützt die Städte und Gemeinden, indem umfangreiche Informationen und Arbeitshilfen zur Verfügung gestellt werden (siehe Abschnitt 2.1 und 2.5).

Die LUBW teilt im Auftrag des MVI dem Bundesumweltministerium (BMUB) regelmäßig Informationen aus der Lärmkartierung und aus den Lärmaktionsplänen zur Berichterstattung an die EU-Kommission mit. Diese Informationen werden der LUBW von den jeweils zuständigen Stellen, d.h. den Städten und Gemeinden, übermittelt.

2.1 KOOPERATIONSERLASS – LÄRMAKTIONSPLANUNG

Das MVI hat im März 2012 Hinweise zur Aufstellung und Umsetzung von Lärmaktionsplänen herausgegeben. Die Hinweise richten sich an Städte und Gemeinden, die zuständig sind, Lärmaktionspläne aufzustellen. Sie richten sich aber auch an die Behörden, die für die Umsetzung der Maßnahmen aus den Lärmaktionsplänen zuständig sind, und hier insbesondere an die Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden.

Für eine erfolgreiche Lärmaktionsplanung ist eine enge Zusammenarbeit und frühzeitige Abstimmung aller Beteiligten erforderlich. Die Hinweise vom März 2012 werden daher auch „Kooperationserlass – Lärmaktionsplanung“ genannt. Er gibt Hinweise, wie Lärmaktionspläne zu erstellen sind, und erläutert die Bindungswirkung der festgelegten Maßnahmen. Speziell wird darauf eingegangen, was bei straßenbau-

lichen und straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen in Lärmaktionsplänen zu beachten ist. Der Landesregierung ist es ein besonderes Anliegen, dass die bestehenden rechtlichen Spielräume im Sinne der Betroffenen ausgeschöpft werden.

Dies gilt auch für die rechtlichen Möglichkeiten für lärmindernde Maßnahmen im Straßenverkehr, wie beispielsweise Tempo 30 in Ortsdurchfahrten. Die bundesrechtliche Straßenverkehrsordnung (StVO) setzt hohe Hürden für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen (Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 9 StVO), so dass nicht alle Maßnahmen, die aus Lärmschutzgründen angebracht erscheinen, auch tatsächlich umgesetzt werden können (siehe auch Abschnitt 6.1).

In ergänzenden Schreiben wurden den Städten und Gemeinden Hinweise gegeben zur Überprüfung bestehender Lärmaktionspläne, zur interkommunalen Zusammenarbeit und den gesetzlichen Fristen der Lärmaktionsplanung.

Im Schreiben vom 10. September 2014 schließlich hat sich das MVI mit Hinweisen zur Bauleitplanung an die Städte und Gemeinden gewandt. Die darin aufgeführten städtebaulichen Maßnahmen sollen, je nach städtebaulicher Situation, bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen Berücksichtigung finden. Sie reichen unter anderem von der schalltechnisch sinnvollen Gliederung von Baugebieten, über die Vermeidung schallharter Gebäudeoberflächen bis hin zur angemessenen Dimensionierung und Gestaltung von Straßenräumen.

Zuletzt hat sich das MVI am 18. März 2015 an die Städte und Gemeinden gewandt und dabei die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes thematisiert (siehe Abschnitt 2.6).



Das Land unterstützt Kommunen mit Hinweisen und Hilfestellungen zu lärmindernden Maßnahmen im Verkehr.

Die wesentlichen Inhalte des „Kooperationserlasses – Lärmaktionsplanung“ und der ergänzenden Schreiben sowie die Schreiben selbst finden sich auf den Internetseiten des MVI (mvi.baden-wuerttemberg.de → Mensch & Umwelt → Lärmschutz → Lärmkarten und -aktionspläne → Lärmaktionspläne).

2.2 LÄRMKARTIERUNG 2012

Die landesweite Lärmkartierung 2012 der Hauptverkehrsstraßen und der nicht-bundeseigenen Haupt Eisenbahnstrecken sowie der neun Ballungsräume Stuttgart (einschließlich Teilen von Esslingen), Karlsruhe, Mannheim, Freiburg, Heidelberg, Pforzheim, Heilbronn, Reutlingen und Ulm wurde im Januar 2013 abgeschlossen. Seit Juli 2013 sind die Kartierungsergebnisse der Hauptverkehrsstraßen und nicht-bundeseigenen Schienenwege auch als interaktiver Kartendienst der LUBW verfügbar (www.lubw.de → Themen → Lärm und Erschütterungen → Umgebungslärm → Lärmkarten 2012).

Ende 2014 erfolgte die Veröffentlichung der bundesweiten Lärmkartierung 2012 für die bundeseigenen Schienenwege durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Die Kartierungser-

gebnisse des EBA können ebenfalls über einen interaktiven Kartendienst eingesehen werden (www.eba.bund.de → Umgebungslärmrichtlinie → Lärmkartierung → Kartendienst). Aufgrund der deutlichen Verzögerung der Lärmkartierung für die bundeseigenen Schienenwege konnten Lärmaktionspläne häufig nicht für alle zu betrachtenden Quellen des Umgebungslärms gemeinsam erstellt werden. Hierfür können die Länder wie auch Städte und Gemeinden nicht verantwortlich gemacht werden.

Der Umfang der Lärmkartierung 2012 in Baden-Württemberg ist in Tabelle 1 zusammengefasst. Von der Lärmkartierung 2012 sind insgesamt 769 Gemeindegebiete betroffen. Hinzu kommen neun Ballungsräume, in denen auch sonstige Straßen und Schienenwege sowie Industriegelände kartiert wurden.

Die Lärmkartierung 2012 für Baden-Württemberg ergab, dass es eine erhebliche Anzahl von Menschen gibt, die aufgrund des Straßenverkehrs Lärmpegeln über einem L_{DEN} von 65 dB(A) (246.000 Menschen) oder über einem L_{Night} von 55 dB(A) (282.000 Menschen) ausgesetzt sind. Auch von Lärm an Schienenwegen sind in Baden-Württemberg viele Menschen betroffen, nämlich 129.000 Menschen von einem L_{DEN} über 65 dB(A) und 259.000 Menschen von einem L_{Night} über 55 dB(A) (siehe Tabelle 2).

Aus Sicht der Lärmwirkungsforschung sollten diese Werte unterschritten werden, um Gesundheitsgefährdungen durch Lärm zu vermeiden (Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2008 – Umweltschutz im Zeichen des Klimawandels). Beeinträchtigungen durch Lärmbelastung setzen allerdings schon unterhalb dieser Werte ein, weshalb die Lärmkartierung Lärmpegel ab $L_{DEN} = 55$ dB(A) und $L_{Night} = 50$ dB(A) erfasst (siehe Tabelle 2).



Die Lärmkartierung zeigt die Belastung und ermöglicht gezielte Schutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände.

Die nächste Runde der Lärmkartierung folgt 2017. Hierfür sind zahlreiche Grundlagendaten von den unterschiedlichsten Stellen erforderlich. Die LUBW hat daher bereits in 2015 mit den Vorbereitungen der Lärmkartierung 2017

für Hauptverkehrsstraßen, nicht-bundeseigene Hauptbahnenstrecken und den Flughafen Stuttgart begonnen, koordinierende Gespräche geführt und erste Datenabfragen auf den Weg gebracht.

Lärmquelle	Kartierungsumfang für Baden-Württemberg
Ballungsräume über 100.000 EinwohnerInnen	Stuttgart (einschl. Teilen von Esslingen), Karlsruhe, Mannheim, Freiburg, Heidelberg, Pforzheim, Heilbronn, Reutlingen, Ulm
Hauptverkehrsstraßen über 3 Mio. Kfz/Jahr (8.200 Kfz/Tag)	Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen ca. 5.200 km
Hauptbahnenstrecken über 30.000 Züge/Jahr (82 Züge/Tag)	bundeseigene Strecken ca. 1.500 km, nicht-bundeseigene Strecken ca. 72 km
Großflughäfen über 50.000 Bewegungen/Jahr	Flughafen Stuttgart

Tabelle 1: Umfang der Lärmkartierung 2012 in Baden-Württemberg

Quelle: LUBW-Internet-Portal, 'Lärm', www.lubw.de/servlet/is/24239/

Lärmpegel in dB(A)		Belastete Personen			
		Straßenverkehr (außerhalb und innerhalb der Ballungsräume)		Schienenverkehr (außerhalb und innerhalb der Ballungsräume)	
Über	bis	L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}
50	55	–	322.100	–	408.300
55	60	494.300	187.600	488.100	169.100
60	65	257.000	82.500	218.100	60.800
65	70	165.100	11.200	84.100	20.800
70	75	73.400	600	32.200	8.100
75	–	7.800	–	12.400	–
Summe über L _{DEN} 65/L _{Night} 55		246.300	281.900	128.700	258.800
Summe über L _{DEN} 70/L _{Night} 60		81.200	94.300	44.600	89.700

Tabelle 2: Lärmkartierung 2012 - Anzahl der durch Straßen- und Schienenlärm belasteten Personen in Baden-Württemberg

Quelle: LUBW, Betroffenheitsstatistik, Stand 31.10.2013, www.lubw.de/servlet/is/218083/

Berichterstattung des Eisenbahn-Bundesamtes an die EU-Kommission

2.3 LÄRMAKTIONSPLANUNG – EU-PILOTVERFAHREN

EU-Pilotverfahren 4175/12/ENVI

Die erste Runde der Lärmkartierung 2007 der Hauptverkehrsstraßen erfasste landesweit 507 Städte und Gemeinden (einschließlich der drei Ballungsräume Stuttgart, Karlsruhe und Mannheim), hiervon 111 mit erheblichen Lärmproblemen (d.h. mehr als 50 Betroffene mit Lärmpegeln über L_{DEN} von 70 dB(A) bzw. L_{Night} von 60 dB(A); Erlasslage 2008). Von der ersten Runde der Lärmkartierung 2007 der Schienenstrecken waren landesweit 190 Städte und Gemeinden (einschließlich der drei Ballungsräume) betroffen, hiervon 86 mit erheblichen Lärmproblemen.

Die Lärmaktionspläne der ersten Runde waren gem. § 47d Abs. 1 BImSchG bis zum 18. Juli 2008 aufzustellen. Da bis Sommer 2012 nur für einen Teil der kartierten Städte und Gemeinden Informationen aus Lärmaktionsplänen bei der EU-Kommission vorlagen und bei ihr auch Beschwerden eingegangen waren, sah sich diese veranlasst, am 13. November 2012 im Rahmen eines EU-Pilotverfahrens die Berichterstattung über die fehlenden Lärmaktionspläne einzufordern.

Das Land Baden-Württemberg hat zu dem EU-Pilotverfahren am 11. Januar 2013 sowie am 22. Februar 2013 über die Bundesregierung gegenüber der EU-Kommission Stellung genommen. Eine weitere Stellungnahme sowie die Berichterstattung aller zwischenzeitlich vorliegenden Informationen aus neun Lärmaktionsplänen für Ballungsräume, 128 Lärmaktionsplänen für Hauptverkehrsstraßen und 45 Lärmaktionsplänen für Haupteisenbahnstrecken sind am 11. März 2014 erfolgt.

Das EU-Pilotverfahren macht deutlich, dass die EU-Kommission nicht nur von Städten und



Die Lärmkartierung umfasst auch die Lärmwirkungen von Haupteisenbahnstrecken.

Gemeinden mit erheblichen Lärmproblemen die Erstellung einer Lärmaktionsplans erwartet. Vielmehr sind alle Gemeinden, für welche die gemeindespezifische Betroffenheitsanalyse lärmbeeinträchtigte Personen ausweist, in der Pflicht, in Form eines Lärmaktionsplans ihre Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu analysieren und zu regeln.

EU-Pilotverfahren 7807/15/ENVI

Die EU-Kommission hat sich mit Schreiben vom 28. Juli 2015 im Pilotverfahren 7807/15/ENVI an die Bundesregierung Deutschland gewandt. Dabei stellt die Kommission fest, dass die seitens Deutschlands vorliegenden Informationen zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung unvollständig sind.

In Baden-Württemberg bezieht sich das Verfahren im Wesentlichen auf unvollständige Informationen aus den Ballungsräumen. Das MVI informierte die vom Pilotverfahren betroffenen Ballungsräume am 17. August 2015 und bat um die Vervollständigung der Informationen. Ergänzend bat die Kommission um Übermittlung einer Liste aller Gemeinden, die verpflichtet sind, Lärmaktionspläne für Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken außerhalb von Ballungsräumen zu erstellen. Auf Grundlage dieser

Liste wird die EU-Kommission die Vollständigkeit der vorliegenden Lärmaktionspläne prüfen.

Das Land Baden-Württemberg hat zum EU-Pilotverfahren 7807/15/ENVI am 25. September 2015 über die Bundesregierung gegenüber der EU-Kommission Stellung genommen und die gewünschten Informationen übermittelt. Zeitgleich hat das MVI die Städte und Gemeinden über das Pilotverfahren informiert. Dabei wies das MVI im Besonderen darauf hin, dass die zu erwartenden Vollständigkeitsprüfung der vorliegenden Informationen aus den Lärmaktionspläne erwarten lässt, dass die Kommission in absehbarer Zeit die noch ausstehenden Informationen einfordern wird. Da die Aufstellung von Lärmaktionsplänen der zweiten Runde bereits zum 18. Juli 2013 abzuschließen war, unterstreicht die Forderung der Kommission die Dringlichkeit, die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zeitnah abzuschließen. Das MVI hat in diesem Zusammenhang ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich bei Pilotverfahren um Vorverfahren handelt, aus denen sich Vertragsverletzungsverfahren entwickeln können.

2.4 AKTUELLER STAND DER LÄRMAKTIONSPLANUNG

Nach Veröffentlichung der Lärmkartierung 2012 der Hauptverkehrsstraßen wurden die Städte und Gemeinden mit Schreiben vom 12. April 2013 umfassend über das weitere Vorgehen und die notwendigen Schritte bei der Erstellung der Lärmaktionspläne informiert. Unter anderem wurde der Hinweis gegeben, mit der Erarbeitung der Lärmaktionspläne – trotz der zu dem Zeitpunkt noch ausstehenden Kartierung der bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken – unmittelbar zu beginnen und zu gegebener Zeit um den Aspekt Schienenlärm zu ergänzen. Nachdem seit November 2014 auch die Kartie-

rungsergebnisse der bundeseigenen Schienenwege des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) vorliegen, können die Städte und Gemeinden diese Ergänzung nun vornehmen.

Mit Stand 12. November 2015 lagen der LUBW von den Gemeinden Informationen aus neun Lärmaktionsplänen von Ballungsräumen, 311 Lärmaktionsplänen für Hauptverkehrsstraßen, 104 Lärmaktionsplänen für Haupteisenbahnstrecken und einem Lärmaktionsplan für den Großflughafen Stuttgart vor. Diese Informationen wurden von der LUBW dem Umweltbundesamt (UBA) zur Weiterleitung an die EU-Kommission berichtet. Eine Liste der Gemeinden, für die Informationen aus den Lärmaktionsplänen an die EU-Kommission übermittelt werden konnten, sowie ein Link auf die Webseiten der EU-Kommission findet sich auf den Internetseiten der LUBW (www.lubw.de → Themen → Lärm und Erschütterungen → Umgebungslärm → Lärmaktionsplanung).

Die Anzahl der von den Gemeinden erstellten Lärmaktionspläne bleibt damit immer noch hinter dem gesetzlich Geforderten zurück. Eine Untersuchung der vorliegenden Informationen aus Lärmaktionsplänen (Stand November 2014) ergab allerdings, dass die Meldungen von sehr unterschiedlicher Qualität sind und nur zum Teil den gesetzlichen Vorgaben für die Berichterstattung entsprechen. Bedenklich ist vor allem die geringe Anzahl tatsächlich abgeschlossener Lärmaktionsplanungen zur zweiten Runde. Lediglich für etwa 8% der Städte und Gemeinden, bei den die Lärmkartierung 2012 Betroffene ausgewiesen hat, und die daher einen Lärmaktionsplan zu erstellen haben, lagen Informationen aus abgeschlossenen Lärmaktionsplänen vor.

Somit ist zwar eine steigende Zahl an Lärmaktionsplänen und ein steigendes Problembewusstsein bei den Gemeinden wahrzunehmen, dennoch wäre eine deutlich höhere Anzahl an abgeschlossenen Lärmaktionsplänen wünschenswert. Positiv kann hervorgehoben werden, dass vor allem die größeren Städte und Gemeinden Informationen zur Lärmaktionsplanung übermittelt haben. Informationen zur Lärmaktionsplanung liegen somit von Städten und Gemeinden mit insgesamt 5,26 Millionen Einwohnern vor. Das entspricht etwa 54% der Einwohnerzahl der lärmkartierten Städte und Gemeinden.

Auch weil das Land keine Weisungsbefugnis für die Lärmaktionsplanung besitzt, setzt das MVI auf die Unterstützung der Städte und Gemeinden und baut auch in Zukunft das bestehende Informationsangebot weiter aus (siehe Abschnitt 2.5).

2.5 UNTERSTÜTZUNG DER GEMEINDEN BEI DER LÄRMAKTIONSPLANUNG

Das MVI unterstützt die Städte und Gemeinden durch den „Kooperationserlass – Lärmaktionsplanung“ und weitere Informationsschreiben (siehe Abschnitt 2.1), mittels Beratung in Einzelfällen sowie im Rahmen von Fachtagungen, welche jährlich von 2011 bis 2014 stattfanden.

Als konkrete Arbeitshilfe wurde den Städten und Gemeinden mit Datum 11. Oktober 2013 ein Musterbericht für die Berichterstattung von Informationen über Lärmaktionspläne an die EU-Kommission sowie ergänzende Erläuterungen zur Verfügung gestellt. Dieser kann in einfach gelagerten Fällen, wenn beispielsweise keine Betroffenen oberhalb von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} ausgewiesen sind, auch zur Lärmaktionsplanung selbst herangezogen werden.

Hinzu kommen Informationsangebote im Internet. Die wichtigsten Informationen werden auf den Internetseiten des MVI zur Verfügung gestellt (mvi.baden-wuerttemberg.de → Mensch & Umwelt → Lärmschutz → Lärmkarten und -aktionspläne). Die Lärmkarten sowie umfassende Informationen und Hinweise zur Lärmaktionsplanung sind auf den Internetseiten der LUBW zu finden (www.lubw.de → Themen → Lärm und Erschütterungen → Umgebungslärm).

2.6 ÄNDERUNG DER ZUSTÄNDIGKEIT FÜR LÄRMAKTIONSPLÄNE FÜR BUNDESEIGENE HAUPT-EISENBAHNSTRECKEN

Aufgrund des neuen § 47e Abs. 4 BImSchG ist ab dem 1. Januar 2015 das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit. Diese Regelung kam durch einen Vorstoß des Bundesrates unter Beteiligung des Landes Baden-Württemberg zustande. Die Verpflichtung der Städte und Gemeinden zur Lärmaktionsplanung mit zusätzlichen Maßnahmen, die nicht in Bundeshoheit sind, gilt weiterhin.

Die zweite Runde der Lärmaktionsplanung war nach § 47d Abs. 1 BImSchG bis zum 18. Juli 2013 abzuschließen. Daher greift diese Änderung erst mit der dritten Runde der Lärmaktionsplanung 2017/2018. Das MVI hat die Städte und Gemeinden mit Schreiben vom 18. März 2015 entsprechend informiert.



Der Landesflughafen Stuttgart reduziert mit einem Bündel von Maßnahmen die Belastung der AnwohnerInnen.

2.7 LÄRMAKTIONSPLAN FLUGHAFEN STUTTGART

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat einen Lärmaktionsplan für den Flughafen Stuttgart erstellt. Ziel war es, Maßnahmen zur Minderung des vom Flughafen ausgehenden Lärms zu identifizieren und festzulegen. Erste Grundlagen für den Lärmaktionsplan wurden 2010 erarbeitet. Bei der Lärmaktionsplanung für Flughäfen ist nach § 14 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm auf den jeweiligen Lärmschutzbereich abzuheben. Daher wurde die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Flughafen Stuttgart abgewartet, die mit Verordnung des Landes vom 20. Dezember 2010 erfolgte.

Die Öffentlichkeit war zuerst im Jahr 2012 aufgerufen, an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans mitzuwirken und entsprechende Vor-

schläge einzubringen. Viele BürgerInnen haben von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Schwerpunkt der Einwendungen war die Forderung nach einer Reduzierung des Fluglärms in der Nacht sowie in den Tages- und Nachtrandstunden. Sie werden als besonders belastend empfunden.

Die bei einer weiteren Öffentlichkeitsbeteiligung im Frühjahr 2014 eingegangenen Stellungnahmen wurden in den Lärmaktionsplan eingearbeitet, der Maßnahmenkatalog blieb jedoch unverändert. Der Lärmaktionsplan wurde am 28. Mai 2014 verabschiedet.

Zum 1. Januar 2014 ist bereits die neue Entgeltordnung für den Flughafen Stuttgart in Kraft getreten, die eine stärkere Spreizung der lärmabhängigen Start- und Landeentgelte vorsieht

und zu einer deutlich höheren Kostenbelastung für lautere Flugzeuge führt. Auch dies steht als Maßnahme im Lärmaktionsplan (siehe Abschnitt 8.1).

Außerdem hat sich das MVI mit der Flughafen Stuttgart GmbH nach Beratung im Aufsichtsrat darauf geeinigt, der Forderung nach einer Reduzierung des nächtlichen Fluglärms Rechnung zu tragen. Der entsprechende Antrag der Flughafen Stuttgart GmbH zur Änderung der luftrechtlichen Genehmigung wurde im September 2014 genehmigt. Seitdem sind Flüge im Nachtluftpostdienst nur noch mit Flugzeugen zulässig, die die bislang höchsten Lärmanforderungen nach Kapitel 4 der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO erfüllen. Propellerflugzeuge dürfen während der Nachtflugbeschränkungszeiten – das sind 7 Stunden für Starts und 6,5 Stunden für Landungen – nur starten und landen, wenn sie den aktuellen ICAO-Lärmanforderungen entsprechen. Laute Propellerflugzeuge sind damit erstmals vom Nachtflugverkehr ausgeschlossen. Diese beiden Punkte sind als Maßnahmen im Lärmaktionsplan enthalten. Mit Umsetzung dieser Forderung wird ein weiterer Schritt zur Verbesserung des Fluglärmschutzes in der Filderregion gegangen (siehe Abschnitt 8.2).

2.8 NEUE BERECHNUNGSVERFAHREN FÜR DEN UMGEBUNGSLÄRM

Mit der Richtlinie 2015/996 der europäischen Kommissionen wurden europäisch harmonisierte Lärmbewertungsmethoden für die Kartierung des Umgebungslärms eingeführt. Die neuen Methoden sind durch die Mitgliedsstaaten ab 31. Dezember 2018 anzuwenden. Damit werden die bisherigen in Deutschland angewendeten vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm abgelöst.

In Deutschland wird derzeit die nationale Umsetzung der Richtlinie 2015/996 vorbereitet. Dabei gilt es die in der EU-Richtlinie bewusst offengelassenen Punkte im Einklang mit den Berechnungsverfahren für den Straßen- und Schienenverkehr (RLS 90 und Schall 03) der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sowie den Berechnungsverfahren für den Flugverkehr des Fluglärmgesetzes zu konkretisieren.

Für die dritte Runde der Umgebungslärmkartierung im Jahr 2017 gelten noch die bisherigen vorläufigen Berechnungsverfahren. Erst mit der vierten Kartierung 2022 kommen die neuen Methoden nach der EU-Richtlinie 2015/996 zum Einsatz.



3 Projekt „Lärmsanierung bei Mehrfachbelastung durch Straßen und Schienenwege“

Der Ministerrat hat in seinem Beschluss am 24. Juli 2012 u. a. festgestellt, dass im Bundes-Immissionsschutzgesetz verankerte Schutzziele fehlen, um dem Entstehen neuer Bereiche mit unzumutbaren Lärmbelastungen an bestehenden Straßen und Schienenwegen entgegenzuwirken. Das MVI wurde beauftragt, nach Möglichkeit Initiativen anzustoßen mit dem Ziel, solche Schutzziele einführen zu können. Das MVI hat diese Aufgabenstellung in dem Projekt „Lärmsanierung bei Mehrfachbelastung durch Straßen und Schienenwege“ aufgegriffen.

Das geltende Recht kennt bei der Lärmsanierung keine Verpflichtung zur Sanierung von Lärmproblemen von bestehenden Straßen und Schienenwegen. Außerdem wird die Lärmsituation des zu betrachtenden Abschnitts einer Straße und eines Schienenwegs nach derzeitiger Rechtslage isoliert betrachtet, ohne Vorbelastung durch andere Lärmquellen mit einzubeziehen.

Ausgangspunkt der Überlegungen war daher, dass eine verbindliche gesetzliche Regelung der Lärmsanierung eingeführt werden sollte. Außerdem sollten im Sinne der Lärmbetroffenen Lösungsansätze aufgezeigt werden, wie mit Lärmbelastungen durch mehrere Verkehrswege mit ggf. unterschiedlichen Baulastträgern umgegangen werden kann.

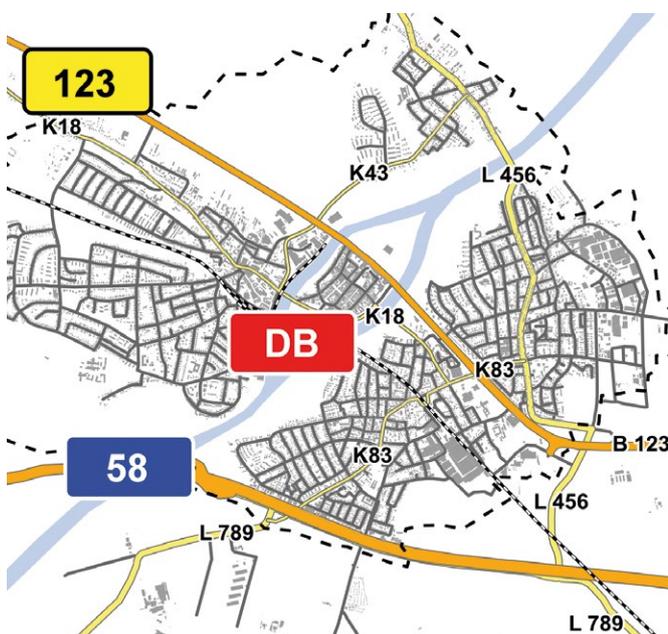
Bisherige Ansätze

Bisher gingen Überlegungen, verbindliche Regelungen zur Lärmsanierung einzuführen, in die Richtung, Lärmgrenzwerte auch für bestehende Straßen und Schienenwege festzulegen. Jedoch scheiterten diese Überlegungen in der Regel aufgrund der hohen Kosten, um diese Grenzwerte innerhalb kurzer Zeit auch überall einhalten zu können.

Neuer Ansatz

Um diese Defizite zu überwinden, hat das MVI in Zusammenarbeit mit externen Gutachtern ein neues Lärmsanierungskonzept erarbeitet. Dieses sieht vor, dass – nach Schaffung der hierfür notwendigen Voraussetzungen durch Änderungen im Bundesrecht – eine verbindliche Lärmsanierung eingeführt wird und Mehrfachbelastungen durch Straße und Schiene zusammen untersucht werden. Hierfür wurden Vorschläge erarbeitet, wie ein Lärmsanierungsverfahren ablaufen und wie es rechtlich ausgestaltet werden kann. Bei einem Expertendiskurs im April 2013 wurden das Konzept und sein neuer Ansatz von den rund 40 Fachleuten aus den Bereichen Recht, Akustik und Verwaltung insgesamt positiv aufgenommen.

Lärmsanierung soll künftig Mehrfachbelastungen - etwa durch Straße und Schiene - berücksichtigen.



Kernpunkte eines neuen Lärmsanierungskonzepts

- Die Lärmsanierung soll künftig gesetzlich geregelt werden. Betroffene sollen einen Anspruch auf Lärmsanierung erhalten.
- Es wird der Gesamtlärm aller Straßen und Schienenwege in einem Gebiet betrachtet.
- Die Verursacheranteile an der Gesamtlärmbelastung eines Gebietes ergeben sich aus den energetischen Anteilen an den Gesamtlärmpegeln, denen die Menschen ausgesetzt sind (Energetischer Ansatz).
- Das Verfahren der Lärmsanierung wird in die Lärmaktionsplanung eingebettet.
- In einem Verhandlungsverfahren sollen die Kommunen zusammen mit allen verantwortlichen Baulastträgern und Behörden gemeinsam Sanierungsmaßnahmen für ein Lärmsanierungsgebiet erarbeiten (Lärmsanierungsprogramm).
- Die Öffentlichkeit wird – wie bei der Lärmaktionsplanung – an der Ausarbeitung des Lärmsanierungsprogramms beteiligt.
- Das Lärmsanierungsprogramm ist für die Verfahrensbeteiligten verbindlich.
- Die Maßnahmen werden von den Baulastträgern und Behörden in eigener Zuständigkeit umgesetzt und entsprechend ihrer energetischen Verursacheranteile am Gesamtlärm eines Gebietes gemeinsam finanziert.
- Das Konzept ist flexibel bzgl. der zur Verfügung stehenden Mittel. Die Sanierungsgebiete wie auch die Umsetzung der Sanierungsprogramme können entsprechend der zur Verfügung stehenden Mittel anhand der Sanierungsdringlichkeit priorisiert werden. Eine Erhöhung der Finanzmittel für die Lärmsanierung wird dringend gefordert, ist jedoch keine zwingende Voraussetzung für die Einführung des Lärmsanierungskonzepts.



Lärmschutzbeauftragte Gisela Splett wirbt für ein neues Lärmsanierungskonzept.

Modellprojekt „Leise(r) ist das Ziel!“

Im Modellprojekt „Leise(r) ist das Ziel!“ wurden in Eisingen/Fils, Salach und Süßen praktische Erfahrungen mit dem neuen verkehrsträgerübergreifenden Lärmsanierungskonzept gesammelt.

Auf der Grundlage detaillierter Lärmkarten wurden Gebiete mit Lärmsanierungsbedarf abgegrenzt. Die Menschen in der Modellregion hatten über eine 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. Die DB Netz AG hat im Rahmen des Modellprojekts keine Möglichkeit zur aktiven Beteiligung gesehen, da sie keine Möglichkeit sah, über die bereits durchgeführte Lärmsanierung hinaus Maßnahmen in das Projekt einzubringen. In einem Verhandlungsverfahren, an dem neben den Modellgemeinden alle

Straßenbaulastträger sowie die zuständigen Straßenverkehrsbehörden vertreten waren, wurde eine umfangreiche Maßnahmenliste vereinbart. Die Unterzeichnung einer gemeinsamen Lärmsanierungsvereinbarung im Rahmen der Landespressekonferenz am 19. Juni 2015 markierte den Höhepunkt und erfolgreichen Abschluss des interkommunalen Modellprojekts. Die Lärmsanierungsvereinbarung umfasst rund 60 lärm-mindernde Maßnahmen in den drei Modellgemeinden, welche nach Vertragsunterzeichnung zeitnah umgesetzt werden.

Information von Politik, Öffentlichkeit und Presse sowie Veröffentlichungen

Politik, Öffentlichkeit und Presse wurde das neue Konzept am 21. Juni 2013 in Stuttgart und am 4. November 2013 in Berlin vorgestellt.

Ausführlich dargestellt ist das neu entwickelte Lärmsanierungskonzept in dem Fachbuch „Kooperatives Management der Lärmsanierung“ von F. Hornfischer, D. Kupfer, C. Popp und U. Weese, Kirschbaum Verlag 2014.

Die wichtigsten Aspekte des neuen Konzepts werden in der Broschüre „Konzept für eine ruhigere Umwelt – Lärmsanierung bei Mehrfachbelastungen durch Straßen und Schienenwege“ in kompakter Form beschrieben.



Konzept für eine ruhigere Umwelt

Lärmsanierung bei Mehrfachbelastungen durch Straßen und Schienenwege



In einer weiteren kurzen Broschüre „Konzept für eine ruhigere Umwelt – Lärmsanierung bei Mehrfachbelastungen durch Straßen und Schienenwege – Kurzbericht“ werden vor allem die Schritte zur Lärmsanierung in dem Modellprojekt beschrieben sowie ein Fazit gezogen.



Konzept für eine ruhigere Umwelt

Lärmsanierung bei Mehrfachbelastungen durch Straßen und Schienenwege – Kurzbericht



Umfangreiche Informationen zum Lärmsanierungskonzept und zu dem interkommunalen Modellprojekt „Leise(r) ist das Ziel!“ stehen auf den Internetseiten des MVI zur Verfügung unter mvi.baden-wuerttemberg.de Mensch & Umwelt → Lärmschutz → Aktionen gegen Lärm → Projekt Lärmsanierung.

Um das Lärmsanierungskonzept verbindlich einzuführen, müssen entsprechende bundesrechtliche Vorgaben geschaffen werden. Dabei ist eine Ergänzung und Fortentwicklung der bestehenden immissionsschutzrechtlichen Bestimmungen zum Schutz vor Straßen- und Schienenverkehrslärm erforderlich.



4 „Eckpunkte zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes“ der Umweltministerkonferenz

Die Umweltministerkonferenz (UMK) hat auf ihrer 77. Sitzung am 4. November 2011 unter TOP 23 festgestellt, dass entsprechend dem Ergebnis der Lärmkartierung 2007 ein hoher Handlungsbedarf zum Schutz vor Umgebungslärm in Deutschland bestehe. Die Erfahrungen mit der Erstellung von Lärmaktionsplänen hätten gezeigt, dass die bestehenden rechtlichen und finanziellen Rahmenregelungen die Lärmprobleme nicht ausreichend lösen könnten. Insbesondere sei der Verkehrslärmschutz zu verbessern. Die UMK hat daher die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) beauftragt, unter Einbeziehung der Verkehrsseite Eckpunkte für eine Verbesserung des Lärmschutzes in Deutschland zu erarbeiten.

Die Initiative für den Beschluss der 77. UMK ging zusammen mit anderen Ländern (u. a. Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz) von Baden-Württemberg aus. Das MVI hat bei der Erarbeitung des Eckpunktepapiers wie auch bei verschiedenen Diskussionsrunden auf Umwelt- und Verkehrsseite mitgewirkt.

Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz und der Umweltministerkonferenz zum Eckpunktepapier

In der Zwischenzeit wurden mit dem Wegfall des Schienenbonus (Punkt III.3, siehe Abschnitt 7.3) und durch die Zuweisung der Zuständigkeit der bundesweiten Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes an das Eisenbahn-Bundesamt (Punkt III.2, siehe Abschnitt 2.7) einige Forderungen des Eckpunktepapiers umgesetzt, worauf die Verkehrsministerkonferenz und die Umweltministerkonferenz in ihren Beschlüssen hinweisen.

Die Verkehrsministerkonferenz hat auf ihrer Sitzung am 6./7. November 2013 unter TOP 4.3 den fruchtbaren Diskussionsprozess der Länder zum Thema Verkehrslärmschutz sowie zwischen der Umwelt- und der Verkehrsseite begrüßt, der durch das „Eckpunktepapier zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes“ ausgelöst wurde. Sie teilt grundsätzlich die Auffassung, dass Verbesserungen des Lärmschutzes wünschenswert und anzustreben sind. Sie trägt das Eckpunktepapier jedoch leider nicht mit.

Die Umweltministerkonferenz hat auf ihrer 81. Sitzung am 15. November 2013 unter TOP 16 das Eckpunktepapier verabschiedet und sich für eine zeitnahe Umsetzung der Forderungen des Eckpunktepapiers ausgesprochen.

Zusammenfassung der Forderungen des Eckpunktepapiers in Stichworten

I. Straßen- und Schienenverkehr

1. Schutzziele für die Lärmaktionsplanung (65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts).
2. Überführung der Lärmsanierung bestehender Straßen und Schienenwege von einer haushaltsrechtlichen Regelung in ein immissionsschutzrechtliches Sanierungsprogramm. Dadurch soll kein Rechtsanspruch Dritter geschaffen werden.
3. Die Lärmsanierungswerte sind schrittweise an die Grenzwerte für Aus- und Neubaumaßnahmen anzunähern.

II. Straßenverkehr

1. **Straßenbauliche Maßnahmen:**
Möglichst zügige Anerkennung lärmindernder Straßenbeläge als Regelbauweise. Handreichungen zu geeigneten Belägen, deren Anerkennung als Regelbauweise noch erfolgen muss.
2. **Lärmsanierung an Straßen in kommunaler Baulast:**
Forderung eines stabilen Finanzierungsinstrumentes von Bund, Ländern und Kommunen.
3. **Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen:**
Verknüpfung von § 45 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 mit dem Schutz vor Umgebungslärm als Ziel der Lärmaktionsplanung. Laut Begründung wird eine Überarbeitung der Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 unter Einbeziehung der Umweltseite gefordert.

III. Schienenverkehr

1. Forderung einer Eingriffsermächtigung aus Umweltschutzgründen im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG).
2. Verlagerung der Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Eisenbahnstrecken des Bundes auf das Eisenbahn-Bundesamt.
3. Entfall des Schienenbonus auch bei der Lärmsanierung. Anpassung der verfügbaren Haushaltsmittel, um die Lärmsanierung mit unverändertem Zeithorizont abschließen zu können.
4. Für die Zeit nach dem derzeit geltenden lärmabhängigen Trassenpreissystem wird ein ordnungsrechtliches Instrument gebraucht, um nach einer zumutbaren Übergangsfrist den Bahnbetrieb mit lauten Waggons einschränken und in letzter Konsequenz sogar untersagen zu können.
5. Die Länder sollen bei der Ausschreibung und Bestellung von Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs darauf achten, dass auf den TSI-Standard (Grenzwerte für Geräuschemission) bei den zum Einsatz kommenden Fahrzeugen abgestellt wird (Neu- und im Rahmen der Verhältnismäßigkeit Bestandsfahrzeuge).

IV. Luftverkehr

Das Thema wurde mit Verweis auf den Beschluss der 78. UMK zu TOP 26 ausgeklammert.

5 Straßenverkehr – baulicher Lärmschutz

Baulicher Lärmschutz unterscheidet aktive und passive Maßnahmen, wobei der Grundsatz „aktiv vor passiv“ gilt. Aktive Maßnahmen wie lärmarme Straßenbeläge reduzieren die Geräuschemissionen bereits am Entstehungsort. Aktive Maßnahmen in Form von Lärmschutzwällen und -wänden reduzieren den Lärm, indem die Schallausbreitung unterbrochen wird. Passive Maßnahmen, vor allem Lärmschutzfenster, reduzieren die Geräusche hingegen erst am Zielort. Sie schützen lediglich das Innere von Gebäuden.

Im Dezember 2014 hat das MVI den „Leitfaden für Lärmschutz in Städten und Gemeinden – Straßenverkehrslärm“ herausgegeben. Der Leitfaden wendet sich vor allem an Städte und Gemeinden, die die Zahl ihrer lärmbeeinträchtigten BürgerInnen durch Straßenverkehrslärm senken möchten.

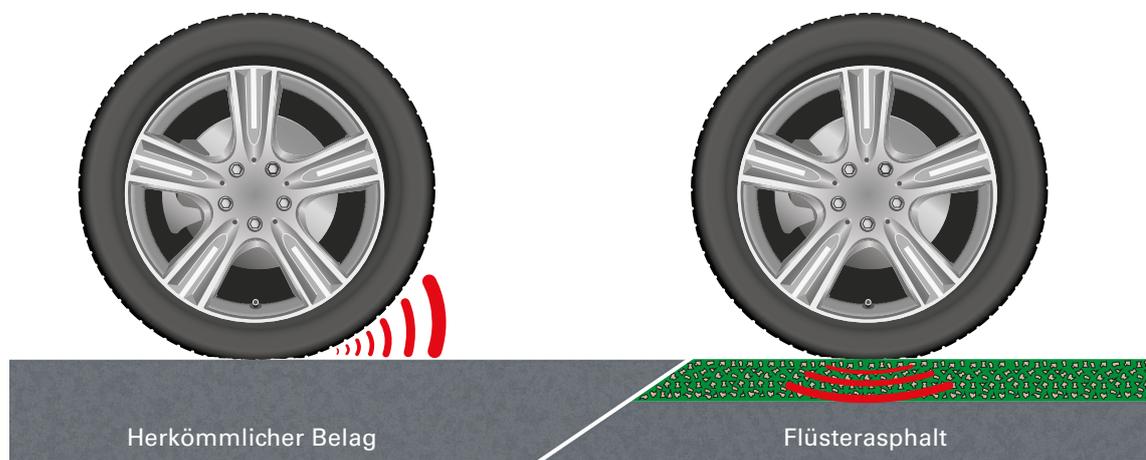
5.1 LÄRMARME STRASSENBELÄGE

Neben den „klassischen“ aktiven Schutzmaßnahmen Wall und Wand, stellen zunehmend lärmarme Straßenbeläge eine weitere Möglich-

keit der Lärminderung dar. Zu nennen sind hier die umgangssprachlich „Flüsterasphalt“ genannten offenporigen Asphaltbeläge (OPA), lärmarmere Splittmastixasphalt (SMA LA), aber auch weniger bekannte lärmoptimierte Asphaltdeckschichten (wie z. B. LOA 5 D, DSH-V und PMA).

Werden bei der Planung von neuen Straßen Lärmpegelminderungsfaktoren (Korrekturwerte D_{Stro}) von 4 bzw. 5 dB(A) erforderlich, kann derzeit nur der Offenporige Asphalt verwendet werden, da nur er rechtlich anerkannte D_{Stro} -Werte in dieser Größenordnung aufweist. Diese D_{Stro} -Werte sind Voraussetzung für die Anerkennung in Planfeststellungsverfahren. Der OPA wurde u. a. bereits in Streckenabschnitten der A 5 bei Sandweier, A 6 bei Sinsheim und Weinsberg, der A 8 bei Karlsbad, Pforzheim und zwischen Wimsheim und Heimsheim, der A 81 zwischen Böblingen und Gärtringen und der B 31 bei Immenstaad eingebaut.

Der OPA ist jedoch nur außerorts ab Geschwindigkeiten über 60 km/h geeignet, und außerdem teuer, einbautechnisch problema-



Durch seinen hohen Anteil an Hohlräumen kann der lärmarme offenporige Asphalt den Schall der Rollgeräusche absorbieren.

tisch und kurzlebig. Deshalb wurden bereits in der Vergangenheit alternative lärmarme Beläge untersucht, die allerdings derzeit wegen der fehlenden rechtlich anerkannten Lärmpegelminderungsfaktoren nur im Zuge von Lärmsanierungen an bestehenden Straßen, jedoch nicht beim Neu- oder Ausbau von Straßen angewandt werden können.

Für den Außerortsbereich wurde mit dem lärmarmen Splittmastixasphalt (SMA LA) ein Belag entwickelt, der aufgrund der vorliegenden Erfahrungen einen Lärmpegelminderungsfaktor (Korrekturwerte D_{stro}) von 4 dB(A) erreicht. Er ist auch für hoch belastete Straßen geeignet und wurde in Baden-Württemberg bereits zahlreich in Pilotprojekten, z. B. an der B 10 zwischen Esslingen und UHINGEN, an der B 10/B 27 Ortsdurchfahrt Stuttgart-Zuffenhausen, der B 313 bei NÜRTINGEN, an der B 31 bei MEERSBURG und jüngst an der B 292 bei Bad Schönborn eingesetzt.

Bei der lärmtechnischen Sanierung von Bestandsstrecken im Innerortsbereich wurde z. B. die lärmoptimierte Asphaltdeckschicht (AC 5 D LOA) entwickelt. Die Lärminderung des AC 5 D LOA liegt nach jetzigen Erfahrungen bei Einbau zwischen 3 und 4 dB(A). Im Auftrag der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg wurden Pilotstrecken im Jahr 2010 in der Ortsdurchfahrt Enzisreute und im Jahr 2013 an der B 294 bei Neulingen ausgeführt. In den Ortsdurchfahrten Heimerdingen und Bergatreute wurden im Jahr 2014 zwei weitere Maßnahmen gebaut. Im Herbst 2015 wurde ein AC 5 D LOA in der Ortsdurchfahrt der B 10 in Remchingen eingebaut.

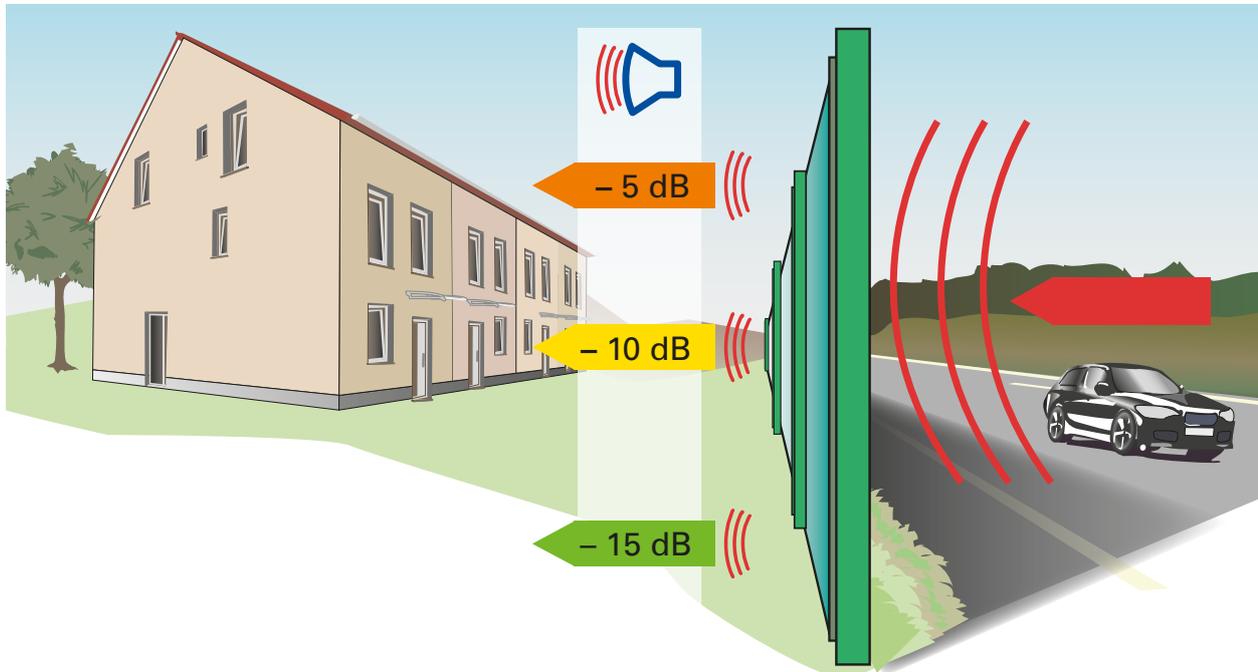
Ziel ist, die Haltbarkeit dieser alternativen Beläge sowie die Reproduzierbarkeit und Beständigkeit der Lärmpegelminderung über die erforderliche Zeit nachzuweisen. Diese Nach-

weise sind Voraussetzung für eine Übernahme in das Asphaltregelwerk und in der Folge für die rechtliche Anerkennung der Lärmpegelminderungsfaktoren (D_{stro} -Werte).

Da die Verfahren zur Anerkennung von lärmmindernden Belägen u. a. wegen des Nachweises der Dauerhaftigkeit und der effektiven Lärminderungswirkung recht langwierig sind, hat das MVI im Juli 2015 die „Handlungsempfehlungen für den Einsatz von lärmarmen Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich“ herausgegeben. Bei Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen können somit lärmtechnisch optimierte Asphaltdeckschichten aus AC D LOA und SMA LA auch innerorts eingesetzt werden, wenn der Lärm die Sanierungswerte überschreitet. Voraussetzung um eine nachhaltig wesentliche Lärminderungen zu erreichen, ist die Berücksichtigung der in der Handlungsempfehlung vorgegebenen Anwendungs- und Bautechnikgrundsätze. Damit ist trotz noch fehlender Zulassung der Einsatz lärmmindernder Asphaltbeläge im Innerortsbereich möglich.

5.2 LÄRMSANIERUNG AN BUNDESFERN- UND LANDESSTRASSEN

Das MVI legt ein besonderes Augenmerk auf lärmarme Straßenbeläge. Für die Lärmsanierung entlang bestehender Bundesfernstraßen hat das Land Baden-Württemberg im Jahr 2014 6,2 Millionen Euro ausgegeben. Im Haushaltsjahr 2015 stehen dem Land Baden-Württemberg rund 6,2 Millionen Euro zur Verfügung. Die Ausgaben für Lärmschutzmaßnahmen entlang der Landesstraßen werden aus den allgemeinen Erhaltungsmitteln finanziert.



So wirkt eine Lärmschutzwand. Im Vergleich zum Lärmpegel vor der Lärmschutzwand sinkt die Belastung um bis zu 15 Dezibel.

Lärmsanierungsprogramm 2014 – 2016 für Bundesfern- und Landesstraßen

Basierend auf der Lärmkartierung 2012 der Hauptverkehrsstraßen hat die Straßenbauverwaltung ein Konzept entwickelt, um die höchst belasteten Lärmschwerpunkte zu identifizieren und Lärmsanierungsmaßnahmen gezielt umzusetzen mit dem Ziel, die Lärmsituation insbesondere in Ortsdurchfahrten zu verbessern.

So prüfen die Regierungspräsidien bei Erhaltungsmaßnahmen wie Belagssanierungen, ob das Lärmkartierungsergebnis in diesen Bereichen eine erhöhte Lärmbelastung der AnwohnerInnen ausweist. Ist dies der Fall, sind zusätzlich Berechnungen zur Überprüfung von Überschreitungen der Schwellenwerte für Lärmsanierungsmaßnahmen (s. u.) und ggf. die Verwendung lärmindernder Straßenbeläge erforderlich.

Unabhängig von Belagsmaßnahmen wurden sämtliche Straßenabschnitte in ganz Baden-

Württemberg überprüft, die in der Lärmkartierung als hochbelastete Strecken ausgewiesen werden. Es wurden dabei 130 Einzelabschnitte im Zuge von Bundesfernstraßen und 50 Einzelabschnitte im Zuge von Landesstraßen identifiziert und die Abschnitte herausgefiltert, die noch nicht lärmsaniert wurden. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes 2014 – 2016 wurden diese Lärmschwerpunkte 2015 näher untersucht sowie Lärmschutzmaßnahmen geplant und teilweise schon umgesetzt. Gleichzeitig wurden auch Maßnahmen an bereits vorher rechnerisch nachgewiesenen Lärmschwerpunkten vorangetrieben.

Insgesamt konnten mittlerweile für 60 Lärmschwerpunkte die Planungen fertig gestellt werden. 37 Maßnahmen davon wurden bereits realisiert, weitere elf befinden sich gerade in der Umsetzung. Besonders hervorzuheben sind die zehn Maßnahmen in Karlsruhe, Freiberg, Stuttgart, Lahr, Gaggenau, Baden-Baden, Kuchen,

Neckarsulm, Ditzingen und Hochdorf, wo aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden oder lärmindernden Belägen zum Schutz der AnwohnerInnen verwirklicht wurden.

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms 2014 – 2016 und für weitere Lärmschutzmaßnahmen wurden in den Jahren 2014 und 2015 aus Bundes- und Landesmitteln insgesamt rund 28 Millionen Euro investiert. Für 2016 sind aktuell insgesamt weitere 7 Millionen Euro vorgesehen.

Absenkung der Lärmsanierungswerte für Landesstraßen

Saniert werden können Straßenabschnitte, bei denen der Lärm die Sanierungswerte überschreitet. Diese betragen an Bundesstraßen und bislang auch an Landesstraßen beispielsweise für Wohngebiete 67 dB(A) tags bzw. 57 dB(A) nachts. Um besser auf Lärmprobleme reagieren zu können, hat das Land mit dem zweiten Nachtragshaushalt 2015/2016 die Lärmsanierungswerte für Landesstraßen in Gebieten mit regulärer Wohnnutzung um 2 dB (A) abgesenkt. Die Lärmsanierungswerte beispielsweise für Wohngebiete betragen nun 65 dB(A) nachts und 55 dB(A) tags.

5.3 LÄRMSANIERUNG AN STRASSEN IN KOMMUNALER BAULAST

Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)

Seit 2014 sind nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) auch Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen in kommunaler Baulast förderfähig. Voraussetzung ist, dass sie nach Art und Umfang zur Verbesserung der Lärmsituation dringend erforderlich sind, dass sie Bestandteil eines Lärmaktionsplans oder eines für die

Beurteilung gleichwertigen Plans sind und die Schwellenwerte für die Lärmsanierung überschritten sind. Nähere Einzelheiten beinhaltet die seit 1. Januar 2014 geltende Verwaltungsvorschrift des MVI zur Durchführung des LGVFG für den kommunalen Straßenbau.

Mit der Neufassung des LGVFG vom 10. November 2015 sind Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen nicht mehr auf innerörtliche Straßen beschränkt. Damit können auch Lärmschutzmaßnahmen an außerörtlichen kommunalen Straßen, die jedoch Lärm auf die Ortslagen emittieren, gefördert werden.

Im Jahr 2014 konnte an der B 10 Karlsruhe eine Lärmschutzwand in Kombination mit einem lärmarmen Splittmastixasphalt (SMA LA) und im Jahr 2015 an der B 10 in Ulm eine Lärmschutzwand nach dem LGVFG gefördert werden.

Kommunalinvestitionsförderungsgesetz

Damit sich die Unterschiede in der wirtschaftlichen Entwicklung zwischen strukturstarken und strukturschwachen Kommunen und Regionen nicht verfestigen, unterstützt der Bund mit dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG) vom 24. Juni 2015 die Investitionen von finanzschwachen Kommunen.

Insgesamt 248 Millionen Euro stehen Kommunen in Baden-Württemberg in den kommenden Jahren zusätzlich für Investitionen in die Bildungsinfrastruktur und die Infrastruktur zu Verfügung. Ein Schwerpunkt bei den Investitionen in die Infrastruktur ist dabei die „Lärmbekämpfung, insbesondere bei Straßen, ohne Schutz vor verhaltensbezogenem Lärm“. Förderfähig sind Maßnahmen der Lärmbekämpfung bei bestehenden Straßen in Baulast der Kommunen, aber auch kommunale Maßnahmen der Lärmbekämpfung bei bestehenden Straßen,

deren Baulast nicht bei der jeweiligen Kommune liegt, sowie bei bestehenden Schienenwegen, soweit sie nach Art und Umfang zur Verbesserung der Lärmsituation erforderlich sind. Vorrangig kommen Maßnahmen in Frage, die in einem Lärmaktionsplan nach § 47d des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan enthalten sind.

5.4 PRIORISIERUNG FÜR DEN NEU- UND AUSBAU VON BUNDES- UND LANDESSTRASSEN

Um die Schwerpunkte für den Neu- und Ausbau von Bundesfern- und Landesstraßen in den kommenden Jahren wie auch bei den baureifen Neu- und Ausbauprojekten zu setzen, hat das MVI in aufwändigen Verfahren die Projekte nach objektiven und nachvollziehbaren Kriterien priorisiert. Bereits 2012 wurden die Ergebnisse der Priorisierung der baureifen Bundesfernstraßen vorgestellt. Die Ergebnisse der Priorisierung der für den Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP 2015) vom Land angemeldeten Neu- und Ausbauprojekte sowie der Priorisierung der für den Maßnahmenplan zum Generalverkehrswegeplan des Landes angemeldeten Landesstraßen wurden am 20. November 2013 vorgestellt.

Hintergrund für die Priorisierung ist die enorme Diskrepanz zwischen den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln und dem Finanzierungsbedarf für die angemeldeten Projekte. Daher wurden die Projekte identifiziert, die im Vergleich die größten Defizite beheben bzw. einen hohen Wirkungsgrad für einen besseren Verkehrsfluss erreichen.

Die Priorisierung der baureifen Bundesfernstraßenprojekte erfolgte anhand von sechs

Einzelkriterien (Nutzen-Kosten-Faktor, Verkehrssicherheit, Lärmentlastung, Verkehrsfluss, Umweltverträglichkeit und Netzfunktion).

Die Priorisierung der für den BVWP 2015 vom Land angemeldeten Projekte erfolgte nach den fünf Kriterien Verkehrsfluss, Kosten, Verkehrssicherheit, Wirkung Mensch und Wirkung Umwelt. Bei der Wirkung Mensch wurde die Lärmbelastung betrachtet.

Die Priorisierung der Projekte für den Maßnahmenplan Landesstraßen erfolgte anhand von fünf (Ausbauprojekte) bzw. zehn (Ortsumgehungen und neue Netzelemente) Kriterien. Dabei wurde die Lärmbelastung nicht einzeln betrachtet. Vor dem Hintergrund der Vielzahl von Planungen mit sehr unterschiedlichen Planungsständen waren Angaben zur Lärmsituation nicht für alle Maßnahmen verfügbar und daher für einen Vergleich nicht geeignet. Daher wurde die Länge der Ortsdurchfahrt – in Kombination mit den Kriterien Belastungswert und Verkehrsverlagerung – als ausreichende Näherung für eine Beschreibung der Lärmsituation von Ortschaften gewählt.



6 Straßenverkehr – verkehrlicher Lärmschutz

6.1 KOOPERATIONSERLASS – LÄRMAKTIONSPLANUNG

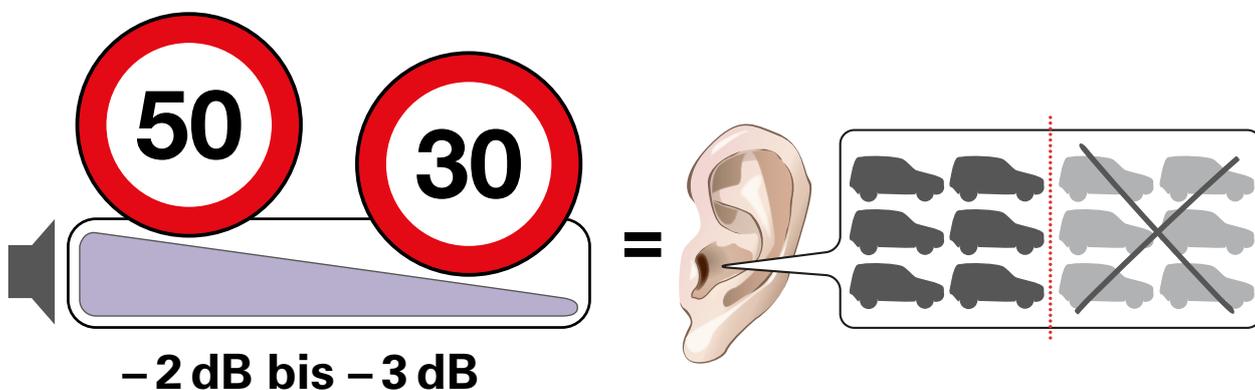
Die Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr 2007 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) reduzieren den Ermessensspielraum für Geschwindigkeitsbeschränkungen sehr stark. Einer Geschwindigkeitsbeschränkung innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) steht in der Regel deren besondere Verkehrsfunktion entgegen. Andererseits ist die Lärmbelastung für die Wohnbevölkerung gerade an diesen Straßen oft sehr hoch. Es ist deshalb Ziel der Landesregierung, die bestehenden rechtlichen Möglichkeiten voll auszuschöpfen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen überall dort angeordnet werden, wo erhebliche Überschreitungen der Lärmrichtwerte vorliegen und Geschwindigkeitsbeschränkungen eine spürbare Verbesserung der Situation erwarten lassen. Deshalb wurden die Ausführungen in den Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr 2007

vom MVI mit den Hinweisen zu Ermessensspielräumen und zur umfassenden Gewichtung der Belange der Betroffenen im so genannten „Kooperationserlass – Lärmaktionsplanung“ im März 2012 fortgeschrieben (siehe Abschnitt 2.1).

Obwohl die bundesgesetzliche Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) für die Anordnung von Tempo 30 km/h hohe Hürden setzt, nutzt die Landesregierung die bestehenden Handlungsmöglichkeiten, um mittels innerörtlicher Geschwindigkeitsbegrenzungen den Lärmschutz und die Verkehrssicherheit voranzubringen. An zahlreichen Stellen im Land wurden zum Schutz der Wohnbevölkerung bereits die Geschwindigkeiten in Ortsdurchfahrten zum Teil erheblich reduziert. So gilt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in zahlreichen Orten auf Bundes- und Landesstraßen Tempo 30, weitere Beschränkungen tragen zur Verbesserung von Luftreinhaltung und Lärmschutz bei.

Das Land hat Karten für sämtliche Bundes- und Landesstraßen erstellt, die diese Informationen



Eine Reduktion der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h verringert den Lärm um bis zu drei Dezibel. Für das menschliche Ohr entspricht dies einer Situation, bei der nur noch halb so viele Fahrzeuge unterwegs sind.

übersichtlich darstellen (mvi.baden-wuerttemberg.de → Mobilität & Verkehr → Verkehrssicherheit → Tempolimits; dort unter dem Stichwort Kartenmaterial).

6.2 ERWEITERTE EINGRIFFSMÖGLICHKEITEN ZUR LENKUNG DES VERKEHRS

Lenkung des Verkehrs

Nachdem der Vorstoß des Landes für erweiterte Eingriffsmöglichkeiten in der Straßenverkehrs-Ordnung zur Lenkung des Verkehrs im Bund-Länder-Fachausschuss Straßenverkehrs-Ordnung im September 2008 gescheitert ist, hat das Land einen entsprechenden Antrag bei der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) im September 2012 eingebracht. Die Konferenz fasste mehrheitlich den Beschluss, dass das Land Baden-Württemberg gebeten wird, mit Hilfe von interessierten Ländern seine Vorstellungen zu konkretisieren. Bei den Sitzungen im Februar und Juni 2013 waren aber jeweils nur sechs Bundesländer vertreten.

Absenkung der Orientierungswerte

Derzeit setzt die bundesrechtliche Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) der Anordnung von Tempolimits in Ortsdurchfahrten sehr hohe Hürden, so dass nicht alle Maßnahmen, die aus Lärmschutzgründen geboten erscheinen, auch umgesetzt werden können. Das MVI setzt sich daher intensiv dafür ein, dass die Orientierungswerte in den Lärmschutzrichtlinie-StV, ab denen Tempolimits aus Gründen des Lärmschutzes möglich sind, abgesenkt werden. U. a. hat sich die Lärmschutzbeauftragte in einem entsprechenden Schreiben vom 28. Juli 2014 an Staatssekretärin Reiche vom Bundesverkehrsministerium und die VerkehrsministerInnen der Länder gewandt und dafür ausgesprochen, die Orientierungswerte in den Lärmschutz-Richt-

linien-StV zumindest um 3 dB(A) abzusenkten und damit den bereits 2010 abgesenkten Lärmsanierungswerten für Bundesfernstraßen anzugleichen.

Im Oktober 2015 hat die Verkehrsministerkonferenz (VMK) den Bund aufgefordert, die Möglichkeit einer Absenkung der geltenden Grenzwerte in Bezug auf eine erleichterte Anordnung von Tempolimits zu prüfen. Die Forderung der VMK bleibt dabei jedoch hinter den im Schreiben vom Juli 2014 formulierten Zielen zurück.

Vereinfachte Anordnung von Tempo 30

Unter der Überschrift „Verbesserung des Miteinanders von Mensch und Verkehr“ hat die Verkehrsministerkonferenz (VMK) im April 2015 beschlossen, eine länderoffene Ad-hoc-Arbeitsgruppe einzurichten. Ziel der Arbeitsgruppe war es, konstruktive Vorschläge für die Überarbeitung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften insbesondere für eine erleichterte Anordnung von Tempo 30-Strecken aus Verkehrssicherheits- und Lärmschutzgründen zu erarbeiten. Hierbei hat sich Baden-Württemberg intensiv eingebracht. Auf Basis der Vorschläge der Ad-hoc-Arbeitsgruppe hat die VMK im Oktober 2015 gefordert, dass gerade vor allgemeinbildenden Schulen und sozialen Einrichtungen wie Kindertagesstätten, Senioreneinrichtungen und Krankenhäusern die rechtlichen Vorgaben entsprechend anzupassen sind, sodass Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen der Verkehrssicherheit leichter angeordnet werden können. Baden-Württemberg engagiert sich, dies darüber hinaus auch auf andere soziale Einrichtungen zu erweitern. Außerdem forderte die VMK den Bund auf, Erleichterungen bei der Anordnung von Tempo 30 innerorts u. a. aus Gründen des Lärmschutzes zu prüfen.

Bewusst fahren – Banner Lärmschutz

Im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne „Die neue Fahrkultur“ wird unter anderem an Autobahnbrücken für mehr Fairness und Rücksicht im Straßenverkehr geworben. Dass es dabei nicht nur um Rücksicht zwischen StraßenverkehrsteilnehmerInnen sondern auch gegenüber AnwohnerInnen von stark befahrenen Verkehrsadern geht, stellen zwei neue Banner heraus. Mit den Schriftzügen „Langsamer ist leiser!“ und „Langsamer, leiser, sicherer“ weisen sie darauf hin, dass insbesondere hoctouriges und schnelles Fahren zu einer starken Lärmbelastung führt.

6.3 MOTORRADLÄRM

Der Lärm durch Motorräder wird häufig als stark störend wahrgenommen. Dies liegt vor allem an dem sich aus anderen Umgebungsgläuschen hervorhebenden bauartbedingten Klangcharakter, welcher bei lärm erhöhender Fahrweise und gegebenenfalls auch durch Manipulationen an

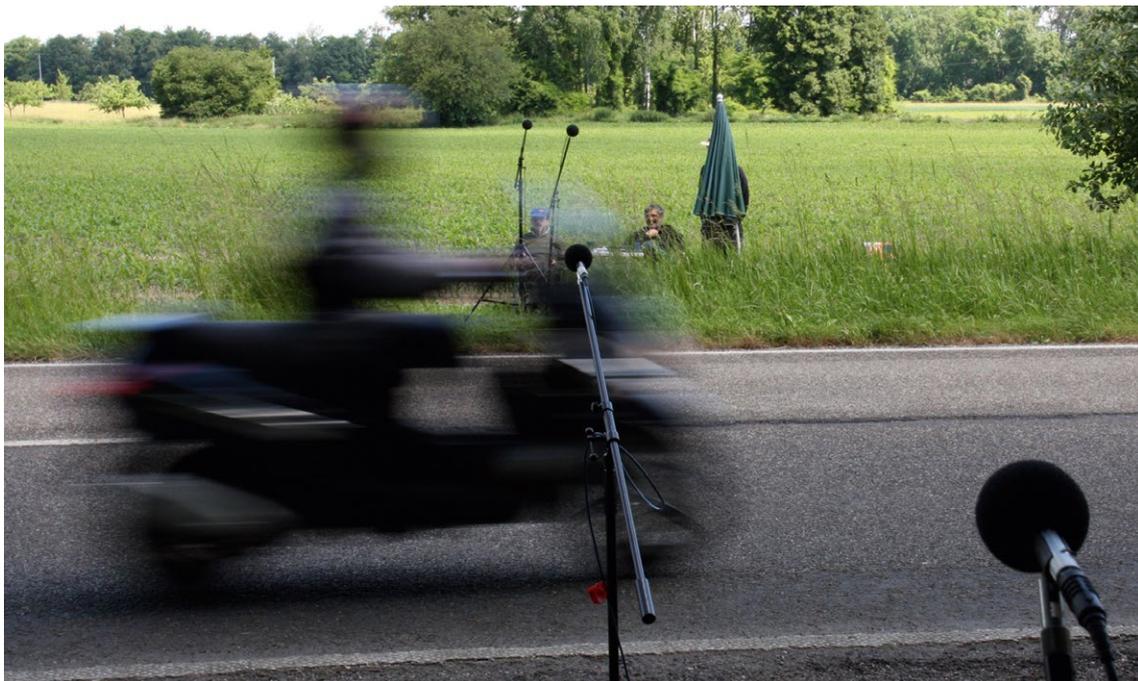
der Auspuffanlage noch verstärkt wird. Auch treten Motorräder typischerweise gehäuft auf, z. B. bei schönem Wetter und am Wochenende.

Die Landesregierung setzt sich dafür ein, Abhilfe zu schaffen. Allerdings sind die Möglichkeiten eingeschränkt, als Land konkret einschreiten zu können.

Anforderungen an die Geräuschemissionen

Das MVI hat sich in der Vergangenheit wiederholt für die Minderung der von Motorrädern ausgehenden Lärmbelastung eingesetzt. Insbesondere sollten die Vorschriften für die Typenzulassungsverfahren so gestaltet werden, dass sie alle gängigen Nutzungsbereiche von Motorrädern umfassen und die Einhaltung der Vorschriften bei polizeilichen Kontrollen auf einfache Weise überwacht werden können.

Der Bundesratsbeschluss „Entschließung des Bundesrates zur wirksamen Minderung und



Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur setzt sich auf Bundes- und EU-Ebene dafür ein, die gesundheitliche Belastung durch Motorradlärm zu reduzieren.

Kontrolle gesundheitlicher Lärmbelastung durch Motorradlärm“ (Bundesrats-Drucksache 441/12) vom Herbst 2012 geht auf die Initiative des Landes zurück. Das Anliegen wurde außerdem mit Schreiben der Lärmschutzbeauftragten an den zuständigen EU-Kommissar Tajani und an den ehemaligen Bundesverkehrsminister Ramsauer und dessen Nachfolger Dobrindt sowie in persönlichen Gesprächen mit MitarbeiterInnen der EU-Kommission und EU-Abgeordneten in Brüssel unterstrichen.

Im Dezember 2014 unterrichtete die Bundesregierung den Bundesrat (BR-Drucksache 610/14) über die Ergebnisse auf europäischer Ebene, die durch verbindliche Einführung der neuen Geräusch-Messvorschrift UNECE-Regelung 41 (Version 04, Stand 2014) ab 2016 für neue Motorräder gelten. So müssen neue Motorräder ab dem 1. Januar 2016 zur Erlangung einer EU-Typgenehmigung u. a. zusätzliche Geräuschforderungen im Bereich von 20 bis 80 km/h erfüllen und die Grenzwerte müssen in allen eventuellen Betriebsarten/Klappenstellungen erreicht werden. Ferner wird bei der EU-Typgenehmigung eine Testzykluserkennung verboten und es sind manipulationserschwerende Maßnahmen inklusive dem Verbot entfernbarer Schalldämpfereinsätze (sogenannte „dB-Eater“/„dB-Killer“) vorgesehen. Zur leichteren Überprüfung der Geräuschemissionen im Verkehr ist eine Kennzeichnung der Geräuschwerte am Motorrad verpflichtend.

Trotz der Verbesserungen bildet die UNECE-Regelung 41 (Version 04, Stand 2014) das reale Fahrverhalten von Motorrädern nur sehr unzureichend im Lärm-Prüfzyklus ab. Exemplarische Messungen durch den TÜV Süd am 19. Mai 2015 auf dem Flughafen Lahr belegen dies. Insbesondere hochtouriges Beschleunigen und Geschwindigkeiten über 80 km/h werden nicht

erfasst. (vgl. Video unter mvi.baden-wuerttemberg.de → Mensch & Umwelt → Lärmschutz → Lärmquellen → Motorradlärm).

Bußgelder bei unzulässigen Manipulationen

Ebenfalls auf baden-württembergische Initiative und nachfolgenden Bundesratsbeschluss (BR-Drucksache 843/11) hat die Bundesregierung eine Rechtsänderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) und der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) zum Erlöschen der Betriebserlaubnis umgesetzt, wonach seit 1. Juni 2012 wieder die Möglichkeit besteht, auch an Motorrädern unzulässige Bauartveränderungen spürbar zu ahnden. Ein Bußgeld kann verhängt werden für die Inbetriebnahme eines Motorrads, dessen Betriebserlaubnis wegen vorsätzlich vorgenommenen unzulässigen Bauartveränderungen, beispielsweise die Manipulation von Schalldämpfern zur Lärmerhöhung, erloschen ist.

Dialogdisplays

Das MVI hat Kontakt mit einem Gerätehersteller von Dialogdisplays und Leitzfostenzählgeräten aufgenommen, um abzuklären, ob durch eine Kombination der bewährten Techniken der Dialogdisplays zur Geschwindigkeitsanzeige und der Leitzfostenzählgeräte zur Lärmmessung (siehe Abschnitt 10.2) zu laute Fahrzeuge auf dem Display angezeigt werden können. Auf diese Weise können Motorradfahrende mit lärm erhöhender Fahrweise identifiziert und über die Displayanzeige unmittelbar zu einer moderaten Fahrweise aufgefordert werden.

Die beauftragte Firma hat einen Prototyp einer Motorradlärm-Displayanzeige fertiggestellt, der am 8. September 2015 in Anwesenheit der Lärmschutzbeauftragten in Todtmoos offiziell in Betrieb genommen wurde und in dieser und in der nächstjährigen Motorradsaison eingehend

getestet werden soll. Dabei soll auch untersucht werden, ob und inwieweit eine Verhaltensänderung bei den angesprochenen Motorradfahrern und eine Lärminderung erreicht werden kann. Für 2016 ist die Ausweitung des Tests auf weitere beliebte Motorradstrecken angedacht.

Die Motorrادلärm-Displayanzeige besteht aus einem mit Solarstrom betriebenen Dialog-Display für die Textanzeige und einem davor aufgestellten Leitpfostenzählgerät zur Lärmmessung. Standardmäßig misst das Dialog-Display mit dem Frontradar die Geschwindigkeit aller zufahrenden Fahrzeuge und gibt bei Überschreitung des Tempolimits die Rückmeldung „Langsam!“ und bei Einhalten des Tempolimits die Rückmeldung „Danke“. Wird jedoch vom Leitpfostenzählgerät ein Motorrad erkannt, das mit überhöhter Lautstärke auf das Dialog-Display zufährt, erscheint die Aufforderung „Leiser!“. Die Gerätekombination ist für den Einsatz zur Lärmprävention auf Motorradstrecken konzipiert und so eingestellt, dass nur bei der Vorbeifahrt von Motorrädern für den Bruchteil einer Sekunde eine Schallmessung durchgeführt wird. Andere Einstellungen und der getrennte Einsatz von Dialog-Display und Leitpfostenzählgerät sind möglich.

Mit dieser durch das MVI initiierten Gerätekombination zur Lärmprävention können die Kommunen an beliebten Motorradstrecken künftig ganz gezielt die Motorradfahrer ansprechen, die zu laut sind. Von dieser innovativen Entwicklung zur Verkehrsbeeinflussung von zu lauten Motorradfahrern ist ein hoher Nutzwert zu erwarten.

7 Schienenverkehr



Das Land will Güterverkehr auf die Schiene verlagern und gleichzeitig die Belastung von AnwohnerInnen verringern. Beim Ausbau der Rheintalbahn engagiert sich das Land finanziell, um beide Interessen in Einklang zu bringen.

7.1 VIERGELEISIGER NEU- UND AUSBAU DER RHEINTALBAHN

Die bisherigen Planungen der Deutschen Bahn AG zum viergleisigen Neu- und Ausbau der Rheintalbahn stoßen in der Region am Oberrhein vor allem wegen der Lärmproblematik und der Trassierung auf erhebliche Widerstände. Gegen die von der Bahn vorgelegten Pläne sind bei der Anhörungsbehörde, dem Regierungspräsidium Freiburg, mehr als 172.000 Einwendungen eingegangen. Das Land Baden-Württemberg und die Region am Oberrhein setzen sich deshalb für eine bessere Planung ein, die mehr Rücksicht auf die Menschen vor Ort und auf die Umwelt nimmt. Über die erforderlichen Verbesserungen beraten Bund, Bahn, Land sowie VertreterInnen der Region und der Bürgerinitiativen im Projektbeirat Rheintalbahn.

In der 7. Sitzung des Projektbeirats am 5. März 2012 konnte ein entscheidender Durchbruch erzielt werden. Bund und Land haben sich darauf geeinigt, sich zu gleichen Teilen bei einem Gesamtbetrag von bis zu 250 Millionen Euro an den Mehrkosten der Kernforderungen 3 (verschiedene Optimierungen der Güterumfahrung Freiburg) und 4 (Bürgertrasse im Markgräflerland) zu beteiligen.

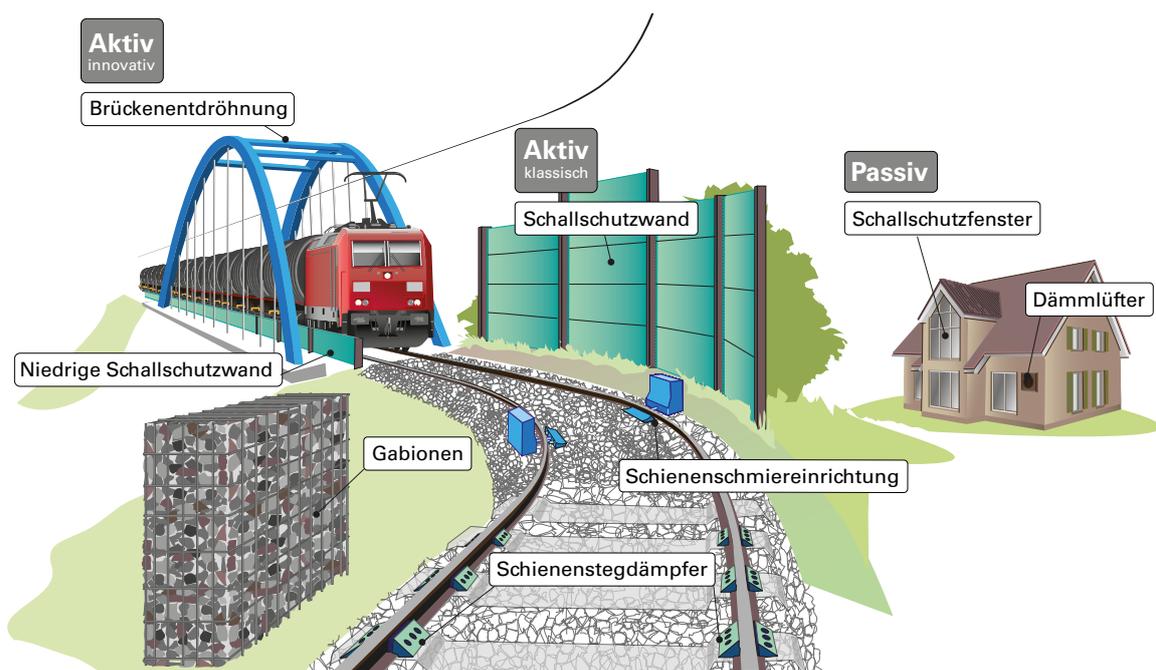
Die Landesregierung löst damit ihre Zusage aus der Koalitionsvereinbarung ein, sich im Zusammenhang mit einem menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn in Einzelfällen im Rahmen ihrer Möglichkeiten finanziell zu beteiligen, wenn sich über die gesetzlichen Anforderungen hinaus die Notwendigkeit für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen ergibt.

Das MVI hat sich im Projektbeirat Rheintalbahn konsequent für eine substantielle Verbesserung der Planungen im Sinne der Interessen der betroffenen Menschen und der Umwelt eingesetzt. Hinsichtlich der Kernforderung 1 (Güterzugtunnel Offenburg) hat der Projektbeirat in seiner Sitzung am 14. Juli 2014 beschlossen, dass in Offenburg ein 2-röhriger Tunnel mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h favorisiert wird. Der Beirat hat den Bundestag gebeten, die Finanzierung durch einen entsprechenden Bundestagsbeschluss sicherzustellen. Sobald dieser vorliegt, wird der Planfeststellungsantrag der Antragstrasse zurückgezogen. Das Planfeststellungsverfahren ruht bis zur Klärung der Finanzierung. Die DB wurde beauftragt, die Planungen für einen 2-röhrigen Tunnel mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h aufzunehmen. In seiner Sitzung am 26. Juni 2015 hat sich der Projektbeirat für die Realisierung der Kernforderung 2 als zweigleisige autobahnparallele Güterzugtrasse östlich der Bundesautobahn A 5 ausgesprochen. Die

Deutsche Bahn wurde gebeten, die Planungen nach Vorliegen der Finanzierungsentscheidungen des Bundes- und des Landtages unverzüglich aufzunehmen. Außerdem wurde zusätzlicher Lärmschutz an der Antragstrasse zwischen Müllheim und Auggen mit Mehrkosten von ca. 33 Mio. Euro sowie die kreuzungsfreie Umsetzung des Knotens Hülbelheim mit Mehrkosten in Höhe von ca. 15 Mio. Euro beschlossen. An den baulichen Mehrkosten dieser Verbesserungen sowie an den baulichen Mehrkosten der Autobahnparallelen beteiligt sich das Land vorbehaltlich eines Finanzierungsbeschlusses des Landtages mit bis zu 280 Mio. Euro plus einer Nominalisierung. Noch aus steht der in diesem Zusammenhang ebenfalls erforderliche Finanzierungsbeschluss des Deutschen Bundestages.

7.2 WEGFALL DES SCHIENENBONUS

Das MVI hat sich auf Bundesebene vehement für die baldige Abschaffung des Schienenbonus eingesetzt und sich auch aktiv im



Lärmschutz entlang der Schiene.

Bundesrat und zuletzt im Vermittlungsausschuss eingebracht. Im April 2013 stimmte der Vermittlungsausschuss von Bundestag und Bundesrat einem Kompromiss zu, wonach der Schienenbonus zum 1. Januar 2015 für Vorhaben wegfällt, soweit zu diesem Zeitpunkt das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekanntgemacht wurde. Für Straßenbahnen gilt eine Übergangsfrist bis einschließlich 31. Dezember 2018. Vor diesem Zeitpunkt kann von der Anwendung des Schienenbonus abgesehen werden, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder dem Bund getragen werden. Der Bundestag hat diese Beschlussempfehlung am 25. April 2013 angenommen, der Bundesrat dem Gesetz am 3. Mai 2013 zugestimmt. Die Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ist seit dem 6. Juli 2013 in Kraft.

Von besonderem Interesse war, dass diese Neuregelung auch bei der Beurteilung bestehender Schienenwege übernommen wird. Beim Lärmsanierungsprogramm Schiene des Bundes erfolgte dies durch die Fortschreibung der „Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ des BMVI, die zum 1. Juli 2014 in Kraft getreten ist (siehe Abschnitt 7.3).

Das MVI hat mit Schreiben vom 27. November 2014 die Immissionsschutzbehörden gebeten, den Schienenbonus auch bei der Beurteilung der Lärmauswirkungen von bestehenden Schienenwegen im Rahmen der Bauleitplanung wie auch bei Einzelvorhaben nicht mehr anzuwenden.

7.3 LÄRMSANIERUNG AN SCHIENENWEGEN

Eine generelle Regelung zum Schutz vor Schienenverkehrslärm gibt es in Deutschland nicht. Einen Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm besteht nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) lediglich beim Neubau oder einer wesentlichen baulichen Änderung eines Verkehrsweges. Hier ist Vorsorge gegen Verkehrslärm zu treffen, der als Folge der Baumaßnahme für die Zukunft prognostiziert ist.

An baulich unverändert fortbestehenden Bestandsstrecken können Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt werden, allerdings nur als eine freiwillige Leistung des Bundes. Nach der „Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ werden die zu sanierenden Streckenabschnitte in ein Gesamtkonzept zur Lärmsanierung aufgenommen, das auch die Reihenfolge der zu sanierenden Streckenabschnitte festlegt. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes beantragen für diese gereihten Streckenabschnitte Zuwendungen zur Lärmsanierung.

Das Lärmsanierungsprogramm des Bundes wird von der Deutschen Bahn umgesetzt. Die Bundesregierung stellte hierfür ab 1999 jährlich 51 Millionen Euro, ab 2007 bis zu 100 Millionen Euro für Lärmsanierungsmaßnahmen an Bestandsstrecken bereit. Seit 2014 standen jährlich mehr als 120 Millionen Euro zur Verfügung, wobei der Betrag im Bundeshaushalt 2016 nochmals auf ca. 150 Millionen Euro aufgestockt wird. Das Gesamtkonzept umfasst bundesweit eine zu sanierende Strecke von 3.700 km (rd. zehn Prozent des deutschen Schienennetzes) und 1.375 Kommunen. In den Jahren zwischen



Der Wegfall des Schienenbonus und die Absenkung der Lärmsanierungswerte führt zu deutlichen Verbesserungen beim Bahnlärm.

1999 und 2014 wurden von der Deutschen Bahn 1.400 km Strecke saniert, rd. 560 km Schallschutzwände errichtet und in rd. 53.400 Wohnungen Schallschutzfenster eingebaut.

Die Deutsche Bahn stellt unter www.deutschebahn.com/laerm → Infrastruktur → Lärmsanierung eine interaktive Karte zur Verfügung, in der alle in Planung und Baudurchführung befindlichen sowie abgeschlossenen Sanierungsabschnitte ersichtlich sind. Auf derselben Seite ist das Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche („Prioritätenliste“) verfügbar.

Von besonderer Bedeutung für die Lärmsanierung bestehender Schienenwege ist der Wegfall des Schienenbonus (siehe Abschnitt 7.2), der mit der neugefassten „Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen

des Bundes“ des BMVI, die zum 1. Juli 2014 in Kraft getreten ist, auch für die Lärmsanierung übernommen wurde. Außerdem werden die Lärmsanierungswerte mit dem Bundeshaushalt 2016 um 3 dB(A) abgesenkt und damit den Werten bei der Sanierung von Bundesfernstraßen angeglichen.

Die Lärmschutzbeauftragte der Landesregierung, Staatssekretärin Gisela Splett, hat sich mit Schreiben vom 26. November 2015 an den parlamentarischen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann, gewandt und gebeten zu prüfen, ob eine Wiederaufnahme bereits lärmsanierter Gemeinden in das Lärmsanierungsprogramm möglich ist. Durch den Wegfall des Schienenbonus von 5 dB(A) und die Absenkung der Lärmsanierungswerte um 3 dB(A), welche beides wichtige Schritte zur Stärkung des Lärmschutzes darstellen, entstehe ansonsten eine Ungleichbehandlung. Wie

Herr Ferlemann Anfang 2016 bestätigte, werden entsprechend dem Hinweis der Staatssekretärin auch bereits sanierte Streckenabschnitte in die regelmäßige Fortschreibung des Gesamtkonzepts zur Lärmsanierung einbezogen und anhand ihrer Dringlichkeit priorisiert. Dies stellt sicher, dass die Belastung an allen Strecken nach den gleichen, zwischenzeitlich verbesserten fachlichen Maßstäben beurteilt wird.

7.4 LÄRMMINDERUNG IM SCHIENEN-GÜTERVERKEHR

Ziel ist, dass bis 2020 fast alle in Deutschland verkehrenden Güterwagen auf lärmarme Bremssysteme umgerüstet sind; nur dann kann die mit dieser Maßnahme geplante Absenkung des Schienenverkehrslärms von bis zu 10 dB(A) erreicht werden. Allerdings ist fraglich, ob die Anreize zur Umrüstung auf eine lärmindernde Bremstechnologie ausreichend hoch sind, um möglichst schnell zu einer Lärmentlastung für die betroffenen BürgerInnen zu kommen.

Die Lärmschutzbeauftragte hat sich in diesem Zusammenhang in einem Schreiben an die EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc entschieden gegen Pläne der EU-Kommission ausgesprochen, das genannte Umrüstungsziel zur Einführung leiser Güterwagen zu verschieben. Hintergrund ist, dass sich die EU-Verkehrskommissarin in einem Schreiben an Bundesminister Dobrindt gegen das deutsche Verbot lauter Waggons ausgesprochen hat, das „nicht einseitig ab 2020 angewendet werden, sondern vielmehr mit einer gesamteuropäischen Lösung nach 2021“ im Einklang stehen sollte.

Lärmabhängiges Trassenpreissystem

Mit dem Fahrplanwechsel 2012/2013 hatte die DB Netz AG das lärmabhängige Trassenpreissystem für Güterzüge eingeführt. Auf die regu-

lären Trassenentgelte wird seit Juni 2013 ein Aufschlag erhoben, wenn in einem Güterzug nicht überwiegend „leise“ Güterwagen eingestellt sind. Zusätzlich erhalten Güterwagenhalter, die einen vorhandenen Güterwagen auf leise Technik umrüsten, vom Bund einen laufleistungsabhängigen Bonus beim Einsatz eines umgerüsteten Güterwagens auf dem Streckennetz bundeseigener Eisenbahnen. Näheres hierzu regelt die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) fortgeschriebene Förderrichtlinie „Lärmabhängiges Trassenpreissystem“ vom 17. Oktober 2013. Mit dem lärmabhängigen Trassenpreissystem wird ein finanzieller Anreiz zur Umrüstung von Bestandsgüterwagen auf leise Bremstechnik gesetzt. Dieser besteht, wie dargestellt, neben der laufleistungsabhängigen Zuwendung des Bundes an die Wagenhalter, die Bestandsgüterwagen auf leise Bremstechnik umrüsten, in der von der DB Netz AG eingeführten Preisdifferenz für laute und leise Güterzugfahrten. Das lärmabhängige Trassenpreissystem hat eine Laufzeit von acht Jahren. Der Bund beteiligt sich mit bis zu 152 Millionen Euro an den von ihm auf 309 Millionen Euro prognostizierten Mehrkosten für die Umrüstung vorhandener Güterwagen. Weitere Mittel werden vom Eisenbahnsektor über die lärmabhängige Trassenentgeltkomponente aufgebracht.

Das MVI setzt sich dafür ein, dass geprüft wird, ob die Bezuschussung für die Umrüstung lauter Güterwagen auf lärmarme Bremsen ausreichend hoch ist, sobald erste Praxiserfahrungen vorliegen. Sollte diese nicht der Fall sein, werden weitere ordnungsrechtliche Maßnahmen gefordert.

Forderungen des Bundesrates

Der Bundesrat hat auf Initiative des Landes in einer EntschlieÙung am 7. Juni 2013 die DB

Netz AG aufgefordert, die Trassenpreise auf der Grundlage der europarechtlichen Möglichkeiten so stark zu differenzieren, dass der Einsatz leiser Wagen unter Berücksichtigung aller Kosten in der Regel wirtschaftliche Vorteile bietet. Der Zuschlag auf den Trassenpreis soll für laute Güterzüge ab 2017 auf 3 Prozent erhöht werden. Leise Güterwagen sind von diesem Zuschlag befreit, insofern die Güterzüge zu mindestens 90 Prozent aus leisen Güterwagen bestehen, die die Anforderungen der TSI Noise erfüllen. Die hieraus erzielten Mehrerlöse kommen vollumfänglich der Förderung von Eisenbahnen Verkehrsunternehmen zugute, die lärmindernd umgerüstete Bestandsgüterwagen einsetzen.

Außerdem hat der Bundesrat in der genannten EntschlieÙung die Bundesregierung gebeten, sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass auch innerhalb der EU ein lärmabhängiges Trassenpreissystem eingeführt wird. Darüber hinaus wurde die Bundesregierung gebeten, darauf hinzuwirken, dass ein europaweites Trassenpreissystem so gestaltet wird, dass es dauerhafte Anreize für die Entwicklung und Beschaffung lärmarmen Schienenfahrzeuge setzt. Mittlerweile ist ein Bonus für umgerüstete Güterwagen in zwei weiteren Ländern, den Niederlanden und der Schweiz möglich.

Mit der EntschlieÙung vom 18. Dezember 2015 bekräftigt der Bundesrat unter anderem einige der bereits genannten Forderungen (BR-Drucksache 551/15). Da die Förderung der Umrüstung auf lärmarme Bremssysteme und das lärmabhängige Trassenpreissystem aus Sicht des Bundesrates keinen ausreichenden Anreiz bieten, um das für 2020 gesteckte Ziel einer vollständigen Umrüstung zu erreichen, wendete sich der Bundesrat erneut an die Bundesregierung. Der Bund wird aufgefordert den Schutz vor Schienenlärm auf europäischer als auch natio-

ner Ebene zu verbessern, die Umrüstung auf lärmarme Bremssysteme wie geplant 2016 zu evaluieren, unabhängig von den Planungen der Europäischen Kommission die Rechtsgrundlage für ein Durchfahrtsverbot lauter Güterwagen ab 2020 zu schaffen und ein lärmabhängiges Bonussystem über die Vorgaben der TSI-Noise hinaus zu etablieren. Des Weiteren sollen ein unabhängiges Schienenlärmmonitoring eingeführt und die Möglichkeiten der Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken besser ausgeschöpft werden. Nicht zu Letzt wird auch die von Baden-Württemberg bereits mehrfach geäußerte Forderung nach der Einführung eines verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutzes aufgeführt.

Hinweise für die Bauleitplanung

Die für 2016 angepeilte Umrüstquote auf lärmarme Bremssysteme von 50% wird nach Auskunft der Bundesregierung nicht erreicht (siehe Bundestags-Drucksache 18/6494). Das MVI hat mit Schreiben vom 27. November 2014 die Immissionsschutzbehörden daher gebeten, dass bei der Beurteilung der Lärmauswirkungen von bestehenden Schienenwegen im Rahmen der Bauleitplanung wie auch bei Einzelvorhaben die Geräusch-Emissionen des aktuellen technischen Zustandes der Schienenfahrzeuge zu Grunde gelegt werden.

7.5 ÄNDERUNG DER LÄRMBERECHNUNGSVERFAHREN FÜR SCHIENENWEGE

Zur Berechnung des Schienenverkehrslärms wurde das Berechnungsverfahren, die sogenannte Schall 03 in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) grundlegend überarbeitet.

Bei der Anhörung im Bundestag zur neuen Schall 03 am 4. Juni 2014 wurden mehrere Kritikpunkte an dem Berechnungsverfahren

vorgetragen, die auch schon von der Anhörung zur Änderung der 16. BImSchV des Bundesverkehrsministeriums im September 2013 bekannt waren. Das MVI hat daraufhin in Abstimmung mit dem Umweltministerium von Rheinland-Pfalz ein Fachgutachten vergeben, um diese Kritikpunkte näher zu untersuchen. Das Gutachten ergab, dass in einigen Punkten dringender Änderungsbedarf der Schall 03 besteht. Auf dieser Grundlage wurden in Zusammenarbeit mit den Umweltministerien von Rheinland-Pfalz und Sachsen-Anhalt Änderungsanträge in den Bundesrat eingebracht. Sie fanden dort jedoch keine Mehrheit.

Seit dem 1. Januar 2015 gilt die neue Schall 03 und ist bei Neu- und Ausbauprojekten verbindlich anzuwenden.

7.6 SCHALL- UND GERÄUSCHEMISSIONEN IM SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR

Im Rahmen der Ausschreibungen von Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs müssen Neufahrzeuge die Anforderungen der Technischen Spezifikation für Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Fahrzeug – Lärm“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems vom 4. April 2011 erfüllen. Bei Gebrauchtfahrzeugen ist im Angebot darzustellen, ob bzw. in welchem Umfang die Vorgaben der TSI zum Teilsystem Lärm erfüllt werden.

Hinsichtlich der Geräuschemissionen wird in den Ausschreibungen geregelt, dass der max. zulässige Innengeräuschpegel bei Neufahrzeugen im Fahrgastbereich 75 dB(A) (geschlossene Türen bei gleichzeitigem Betrieb aller Hilfsbetriebe) betragen soll. Beim max. zulässigen Innengeräuschpegel im Führerstand und beim Außengeräuschpegel sind die Vorgaben der TSI Noise maßgebend. Bei Gebrauchtfahrzeugen

ist der Innengeräuschpegel anzugeben, sofern hierüber Daten vorliegen.

Bei dem Vergabeverfahren zu Netz 9a „Breisgau Ost-West“ sind die Bieter aufgefordert, fahrzeugseitige Maßnahmen mit Geräuschminderungspotenzial zur Lärmreduktion über die TSI Noise hinaus darzustellen.

7.7 ANORDNUNGSBEFUGNIS ZUM SCHUTZ DER UMWELT

Es wird angestrebt, dass in das Allgemeine Eisenbahngesetz eine Eingriffsermächtigung zum Schutz der Umwelt und ergänzend eine Verordnungsermächtigung zur Konkretisierung der Anforderungen nach den Erfordernissen zum Schutz der Umwelt aufgenommen wird.

Bisher fehlt eine entsprechende Eingriffsbefugnis, um z. B. auf unzumutbar hohe Lärmbelastungen, wie sie im Mittelrheintal und an anderen Hauptabfuhrstrecken auftreten, angemessen reagieren zu können. Denkbar sind z. B. Eingriffe verbunden mit Benutzervorteilen für besonders leise Fahrzeuge.

Der Bundesrat hat u. a. auf Initiative des Landes einen entsprechenden Beschluss gefasst (siehe Bundesrats-Drucksache 527/11 (B) und 559/12 (B)). Die Bundesregierung hat bisher lediglich zugesagt den erneuten Vorschlag des Bundesrates zum Anlass zu nehmen zu prüfen, ob im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel für die zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden gegenüber den Eisenbahnen eine Anordnungsbefugnis zum Schutz der Umwelt geschaffen werden sollte (siehe Bundestags-Drucksache 17/8364). Dies ist angesichts der teilweise bestehenden hohen Lärmbelastungen nicht ausreichend.

8 Flugverkehr



Der Landesflughafen Stuttgart setzt durch lärmabhängige Start- und Landeentgelte Anreize für den Einsatz leiser Maschinen.

8.1 LÄRMABHÄNGIGE START- UND LANDEENTGELTE

Die Entgeltordnungen der drei baden-württembergischen Verkehrsflughäfen wurden unter Lärmschutzgesichtspunkten weiter gespreizt.

Die im November 2013 vom MVI genehmigte und am 1. Januar 2014 in Kraft getretene Entgeltordnung des Landesflughafens Stuttgart sieht erstmals eine Spreizung der lärmabhängigen Start- und Landeentgelte in 12 Lärmklassen in 1,5 dB(A)-Schritten vor. Bisher gab es lediglich 6 Lärmklassen. Flugzeuge der lautesten Kategorie müssen nach der neuen Einteilung sechsfünfzigmal mehr pro Start und Landung zahlen als Flugzeuge, die der leisesten Kategorie unterfallen. Erstmals werden auch Flugzeuge ab zehn Tonnen maximalem Startgewicht in das neue System mit einbezogen. Bisher wurden alle Maschinen bis 35 Tonnen maximalem Startgewicht automatisch der leisesten Kategorie zugeschlagen – unabhängig

von dem tatsächlich ausgelösten Lärm. Zudem führt der Flughafen erstmals ein Schadstoffentgelt ein, das sich auf den Ausstoß von Stickstoffoxiden und Kohlenwasserstoffen der einzelnen Flugzeuge bezieht. Damit werden gezielt weitere Anreize für die Airlines geschaffen, möglichst geräusch- und schadstoffarme Flugzeuge einzusetzen. Die neue Entgeltordnung für den Flughafen Stuttgart ist eine Maßnahme des Lärmaktionsplans für den Flughafen Stuttgart (siehe Abschnitt 2.7).

Auch die Flughäfen Karlsruhe/Baden-Baden und Friedrichshafen haben Spreizungen der Entgelte durchgeführt. In Karlsruhe/Baden-Baden werden seit April 2015 bei der Berechnung der Landeentgelte für Propellerflugzeuge über neun Tonnen und Düsenflugzeuge neben dem Abfluggewicht und der Lärmemission erstmals auch deren Schadstoffemissionen berücksichtigt. Außerdem werden die Landeentgelte stärker am Lärm

ausgerichtet. Es gibt neun Lärmkategorien; bisher waren es zwei. Im Ergebnis ist für die lautesten Flugzeuge ein zehnmal höheres Lärmentgelt als für die leisesten Flugzeuge zu bezahlen. In Friedrichshafen fand im April 2013 erstmals eine Spreizung nach Lärmgesichtspunkten auch bei größeren Propellermaschinen mit über 14 Tonnen maximaler Startmasse statt. So steigt beispielsweise das Landeentgelt für eine besonders laute Propellermaschine mit 17 Tonnen maximalem Startgewicht von bisher 192 Euro auf jetzt 455 Euro. Für solche Maschinen wird damit die Landung jetzt mehr als doppelt so teuer im Vergleich zu Maschinen, die höchsten Lärmschutzanforderungen entsprechen. Außerdem werden Starts und Landungen in den besonders lärmsensiblen Zeiträumen – ab einer halben Stunde nach Sonnenuntergang bis 6:00 Uhr am Morgen für alle Flugzeugtypen deutlich teurer: Hier greift eine Erhöhung der Entgelte um über 9 Prozent.

8.2 VERSCHÄRFUNG DER NACHTFLUG-BESCHRÄNKUNGEN AM FLUGHAFEN STUTTGART

Vor dem Hintergrund des Lärmaktionsplans für den Flughafen Stuttgart (siehe Abschnitt 2.7) hatte die Flughafen Stuttgart GmbH mit Schreiben vom 22. April 2014 folgende Verschärfungen der bestehenden Nachtflugbeschränkungen beantragt:

- Propellerflugzeuge dürfen von 23:00 Uhr bis 6:00 Uhr nicht starten und von 23:30 Uhr (bei Verspätung von 24:00 Uhr) bis 6:00 Uhr nicht landen, wenn deren Lärmzulassungswerte nicht den derzeit schärfsten Anforderungen der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) genügen.

- Die Lärmzulassungswerte der im Nachtluftpostdienst eingesetzten Düsenflugzeuge müssen den derzeit schärfsten Anforderungen nach Kapitel 4 der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) genügen.

Nach der bisherigen Regelung gab es für Propellerflugzeuge keine Beschränkungen. Düsenflugzeuge mussten nur über ein Lärmzeugnis nach Kapitel 3 verfügen.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat dem Antrag in vollem Umfang entsprochen und die luftrechtliche Genehmigung mit Wirkung vom 19. September 2014 zum besseren Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm während der Nachtzeiten entsprechend geändert.

8.3 AUSNAHMEN VOM NACHTFLUG-VERBOT AN DEN VERKEHRSFLUGHÄFEN

Das MVI hat die für die Erteilung der Ausnahmegenehmigungen vom Nachtflugverbot zuständigen Regierungspräsidien gebeten, eine restriktive Praxis zu verfolgen. Die genehmigten Nachtflüge haben sich demgemäß an allen drei Verkehrsflughäfen des Landes seit 2010 um 55 % verringert. Wurden am Landesflughafen Stuttgart 2010 noch 217 Ausnahmegenehmigungen für Nachtflüge erteilt, waren es 2014 lediglich noch 111, was einem Rückgang von etwa 49 % entspricht. Der gleiche Trend ist auch am Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden zu beobachten. Wurden hier im Jahre 2010 noch 18 Ausnahmegenehmigungen erteilt, ist nun ein Rückgang auf nur noch 4 in 2014 zu verzeichnen. Am Flughafen Friedrichshafen ging die Anzahl der Ausnahmegenehmigungen von 29 in 2010 auf 3 in 2014 zurück. Ausnahmen vom Nachtflugverbot sind im öffentlichen Interesse zulässig.

8.4 FLUGLÄRM DURCH ANFLÜGE AUF DEN FLUGHAFEN ZÜRICH

Die Landesregierung setzt sich im Interesse der südbadischen Bevölkerung für eine deutliche Verringerung der vom Flughafen Zürich ausgehenden Fluglärmbelastung ein. Die Bundesrepublik Deutschland und die Schweizer Eidgenossenschaft haben am 4. September 2012 einen Vertrag über die Auswirkungen des Betriebs des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet Deutschlands unterzeichnet. Der baden-württembergische Landtag hat die Landesregierung ersucht, dem Staatsvertrag in seiner jetzigen Fassung nicht zuzustimmen, da er die angestrebten Verbesserungen für Südbaden nicht sicherstellt, und gegenüber der Bundesregierung auch weiterhin darauf hinzuwirken, dass in künftigen Verhandlungen die Festlegungen der Stuttgarter Erklärung leitend sein werden. Mit dieser Zielsetzung wird sich die Landesregierung an weiteren Gesprächen mit der Schweiz beteiligen.

In zahlreichen Schreiben, die nur zum Teil beantwortet wurden, hat sich das Land seither an den Bund gewandt und auf die Dringlichkeit einer Lösung des Fluglärmstreits im Sinne der Stuttgarter Erklärung hingewiesen.

Unterdessen ist am 16. Oktober 2014 auf Antrag der Schweiz die 4. Änderung der 220. DVO zur LuftVO in Kraft treten, mit der satellitengestützte Flugverfahren beim Anflug auf die Landebahn 14 des Flughafens Zürich ermöglicht werden sollen. Die von Land und Region mehrfach geäußerte Befürchtung, dass es sich dabei aus Sicht der Schweiz um eine vorbereitende Maßnahme zur Einführung eines grenznah geführten, sogenannten gekrümmten/gekröpften Nordanfluges handeln könnte, wird von Seiten des Bundes nicht geteilt. Der gekrümmte/gekröpfte Nordanflug wird von Land und Region

im Rahmen der Stuttgarter Erklärung aufgrund der befürchteten Fluglärmwirkungen abgelehnt.

Die Schweiz plant derzeit eine Änderung des Betriebsreglements für den Flughafen Zürich. Sie begründet diesen Schritt im Wesentlichen mit Sicherheitserwägungen vor dem Hintergrund eines Beinahe-Zusammenstoßes zweier Flugzeuge auf sich kreuzenden Startbahnen am Flughafen Zürich. Dieses neue Betriebsreglement sieht eine Entflechtung des sogenannten Ostanflugkonzepts während der Schutzzeiten nach der 220. DVO zur LuftVO sowie bei starken Westwindlagen vor. In der Folge hat die Schweiz eine neuerliche Änderung der 220. DVO zur LuftVO beim deutschen Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung beantragt.

Danach ist vorgesehen, alle Anflüge aus östlicher, südlicher und westlicher Richtung entlang der Staatsgrenze nach Norden zum Endanflugpunkt über dem Südschwarzwald (Raum Stühlingen/Blumberg) zu führen. In der Folge sollen die für die Variation der Flugwege im Bereich des Endanflugpunktes zur Verfügung stehenden Gebiete in nördlicher Richtung ausgedehnt werden, um eine flugbetrieblich optimale Reihung der Flugzeuge beim Endanflug auf die Landebahn 28 zu erreichen. Zu diesem Zweck ist vorgesehen, die auf deutschem Staatsgebiet befindlichen Radarführungsstrecken zu ändern und mit virtuellen Wegpunkten zu unterlegen (sogenannte RNAV-Transitions).

Die damit verbundenen Lärmauswirkungen wären nach Einschätzung des Landes für die Region gravierend, da eine Massierung der Flugbewegungen im Raum Stühlingen (Landkreis Waldshut) zu Gunsten der südlich des Flughafens gelegenen Gebiete die Folge wäre.

Land und Region koordinieren derzeit ihre Anstrengungen, mit dem Ziel, die Umsetzung des Betriebsreglements zu verhindern. Das Land sowie die betroffenen Landkreise haben sich in ihren Stellungnahmen gegenüber der Schweiz bereits gegen die vorgesehene Änderung des Betriebsreglements ausgesprochen und die Gründe für ihre Ablehnung auch dem deutschen Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung vorgetragen.

Die betroffenen Landkreise haben mit finanzieller Unterstützung des Landes inzwischen ein Gutachten zu den Auswirkungen des Ostanflugkonzepts bzw. zu möglichen Alternativen in Auftrag gegeben. Die Endfassung des Gutachtens wird für Anfang 2016 erwartet.

Mit dem Deutschen Fluglärm-Beirat für den Flughafen Zürich steht der Landesregierung ein Gremium zur Abstimmung ihrer politischen Aktivitäten mit der Region Südbaden zur Verfügung. Laut Geschäftsordnung befasst sich der Fluglärmbeirat mit den An- und Abflügen zum und vom Flughafen Zürich über deutschem Hoheitsgebiet einschließlich der Flüge im Warteraum RILAX. Der Beirat soll einen Beitrag leisten, den Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm und Luftverunreinigung zu verbessern, und für Transparenz bei den An- und Abflugverfahren sorgen. Mitglieder sind die in Südbaden vom Fluglärm betroffenen Landkreise, die Bürgerinitiativen und das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur. Als Gäste werden u. a. das Bundesverkehrsministerium, die Flugsicherung, das Regierungspräsidium Freiburg sowie die Industrie- und Handelskammer Hochrhein-Bodensee eingeladen. In der 15. Wahlperiode des Landtags kam der Fluglärmbeirat unter Vorsitz der Lärmschutzbeauftragten der Landesregierung zu Sitzungen am 23. September 2011, 26. Januar 2012, 7. Mai

2013, 7. Februar 2014, 17. Oktober 2014 und 25. März 2015 zusammen.

Nachdem sich der Bund in der Vergangenheit einer Mitwirkung im Fluglärm-Beirat verweigert hatte, hat sich das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung auf Initiative von Staatssekretärin Gisela Splett inzwischen dazu bereit erklärt, dem Fluglärm-Beirat für den Flughafen Zürich den Status einer Fluglärmkommission im Sinne des Luftverkehrsgesetzes zuzuerkennen und ihn bei entsprechenden Änderungen der 220. DVO zur LuftVO zu konsultieren.

8.5 GESETZGEBERISCHE INITIATIVEN IM BUNDESRECHT

Bundesrats-Initiative zur Stärkung des Lärmschutzes

Im Februar 2013 haben die Länder Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz gemeinsam eine Initiative in den Bundesrat eingebracht, um den gesetzlichen Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm nachhaltig zu stärken und gleichzeitig ein transparentes, frühzeitiges Verfahren zur Beteiligung der BürgerInnen an den für sie so wichtigen Entscheidungen über die Planung von Flugrouten einzuführen (siehe Bundesrats-Drucksache 90/13). Zeitgleich wurden weitere Initiativen mit abweichenden Schwerpunkten von Brandenburg und Hessen eingebracht. Eine Mehrheit im Bundesrat konnte nicht erzielt werden. Im November 2015 haben Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen die Initiative in veränderter Form wieder in den Bundesrat eingebracht (siehe Bundesrats-Drucksache 550/15). Das Plenum des Bundesrats wird voraussichtlich Anfang des Jahres 2016 abschließend darüber entscheiden.

Nach der bisher geltenden Rechtslage kann bei der Planung von Flugrouten die Lärmbelastung



Baden-Württemberg nutzt seine Stimmen im Bundesrat, um weitere Verbesserungen beim Lärmschutz anzustoßen.

tung der Bevölkerung nur dann berücksichtigt werden, wenn diese unzumutbare Ausmaße annimmt. Einer der wichtigsten Punkte der gemeinsamen Initiative ist die Abschaffung dieses Unzumutbarkeitskriteriums. Damit ist die Verpflichtung der Behörden und Flugsicherungsorganisationen verbunden, dem Lärmschutz nach der vorrangigen Sicherheit des Luftverkehrs bei der notwendigen Abwägung der betroffenen, teilweise gegenläufigen Interessen das gebotene Gewicht einzuräumen. Dem Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung kommt dabei eine besondere Bedeutung zu.

Daneben soll ein Verfahren zur frühzeitigen und umfassenden Beteiligung der betroffenen BürgerInnen bei der Festlegung von Flugrouten und -verfahren, die für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm von besonderer Bedeutung sind, eingeführt werden. Dem liegt die Überzeugung zu Grunde, dass ein solches Verfahren für einen ausgewogenen Ausgleich der Belange der Betroffenen ein wichtiger und richtiger Schritt ist, der auch für eine nachhaltige Akzeptanz des Luftverkehrs in der Bevölkerung unabdingbar ist.

Fluglärm-Außenwohnbereichsentschädigungs-Verordnung (3. FlugLSV)

Baden-Württemberg hat außerdem gemeinsam mit Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen eine Initiative zur Änderung der Fluglärm-Außenwohnbereichsentschädigungs-Verordnung (3. FlugLSV) unterstützt. Der Entwurf der Bundesregierung sah vor, dass die Entschädigung für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs von Wohnungen um die Hälfte gemindert wird, sofern der Flugplatzhalter nachweist, dass der Außenwohnbereich der Wohnung eine nicht durch Fluglärm bedingte Vorbelastung aufweist, deren äquivalenter Dauerschallpegel für den Tag um mehr als 6 Dezibel höher ist als der fluglärmbedingte Dauerschallpegel. Mit der Initiative konnte die Streichung dieser Einschränkung erreicht werden. Hintergrund ist, dass Überflüge ereignisse auch dann noch deutlich wahrnehmbar sind und damit zu zusätzlichen Nutzungseinschränkungen des Außenwohnbereichs führen können, wenn der Mittelungspegel der Vorbelastung um mehr als 6 Dezibel über dem fluglärmbedingten Mittelungspegel liegt.

8.6 VOLLZUG DER FLUGPLATZSCHALLSCHUTZMASSNAHMEN-VERORDNUNG (2. FLUG-LSV)

Für die Verkehrsflughäfen Stuttgart, Karlsruhe/Baden-Baden und Friedrichshafen sowie den Verkehrslandeplatz Mannheim wurden mit Verordnungen des Landes vom 20. Dezember 2010 Lärmschutzbereiche festgelegt. Nach fünf Jahren können nun EigentümerInnen von Wohnungen und Grundstücken in der näheren Umgebung der genannten Flughäfen Ansprüche auf Erstattung der Kosten für Schallschutzmaßnahmen geltend machen.

Nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm kann Berechtigten ein Anspruch auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen durch den Flughafenbetreiber für Wohngebäude und schutzbedürftige Einrichtungen innerhalb bestimmter Schutzzonen zustehen. Befindet sich eine Wohnung oder ein Grundstück im Lärmschutzbereich, sind sowohl für die Errichtung baulicher Anlagen, als auch für bestehende bauliche Anlagen bestimmte Schallschutzanforderungen einzuhalten. Die Erstattung von Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen ist an bestimmte Anforderungen an den Schallschutz geknüpft, die sich aus der Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung (2. FlugLSV) ergeben. Ein Anspruch auf Erstattung von Aufwendungen kann bestehen, sofern sich die Wohnung oder das Grundstück innerhalb der Tag-Schutzzone 1 bzw. der Nacht-Schutzzone des festgesetzten Lärmschutzbereichs für den Flughafen befindet.

Im Lärmschutzbereich des Flughafens Karlsruhe Baden-Baden sind die beiden Gemeinden Hügelsheim und Rheinmünster betroffen. Weitere Informationen sind auf den Internetseiten des Landkreises Rastatt unter www.landkreis-rastatt.de (Stichwort: Schallschutz) abrufbar.

Der Flughafen Stuttgart hat die gesetzlichen Ansprüche vorab erfüllt und bereits 2013 mit den Leistungen im Rahmen seines Schallschutzprogrammes begonnen. Informationen zu dem Schallschutzprogramm, dessen Abwicklung sowie den Kontaktadressen vor Ort finden sich unter www.schallschutzprogramm-flughafen-stuttgart.de.

Im Lärmschutzbereich des Flughafens Friedrichshafen ist nur ein Wohngebäude betroffen. Die Klärung von Erstattungsansprüchen für Schallschutzaufwendungen erfolgt daher vor Ort in direktem Kontakt. Im Lärmschutzbereich des Verkehrslandeplatzes Mannheim liegen keine anspruchsberechtigten Wohnungen oder Grundstücke.

8.7 FLUGLÄRM UND BAULEITPLANUNG

Für die Verkehrsflughäfen Stuttgart, Karlsruhe/Baden-Baden und Friedrichshafen sowie den Verkehrslandeplatz Mannheim wurden mit Verordnungen des Landes vom 20. Dezember 2010 Lärmschutzbereiche festgelegt. In einem Lärmschutzbereich sind die Bauverbote und sonstigen Beschränkungen der baulichen Nutzung nach §§ 5 und 6 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) unmittelbar zu beachten. Nach § 13 Abs. 2 des Gesetzes bleiben weitergehende planungsrechtliche Vorschriften ausdrücklich unberührt.

In der Umgebung von Flugplätzen sind gebietsabschirmende Maßnahmen wegen der Charakteristik des Fluglärms nicht oder nur sehr eingeschränkt wirksam. Deshalb kommt der Sicherung eines ausreichenden Schutzabstandes von Wohngebäuden und schutzbedürftigen Einrichtungen gemäß § 5 Abs. 1 FlugLärmG zu den Flugplätzen im Rahmen der Bauleitplanung eine besondere Bedeutung zu. Um dies zu

erreichen, empfiehlt die Bund/Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) in ihren Flughafen-Fluglärm-Hinweisen aus dem Jahr 2011, dass folgende Lärmpegel unterschritten werden: $L_{Aeq\ Tag} = 55\text{ dB(A)}$ für den Tag und $L_{Aeq\ Nacht} = 50\text{ dB(A)}$ für die Nacht.

Die bisherige Gemeinsame Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums, des Innenministeriums und des Umweltministeriums über die Berücksichtigung des Fluglärmschutzes bei der Bauleitplanung im Bereich des Flughafens Stuttgart vom 20. November 2007 ist aufgrund des neu festgesetzten Lärmschutzbereichs für den Flughafen Stuttgart überholt. Die darin enthaltenen Hinweise wurden daher überarbeitet und an die neue Rechtslage angepasst. Auf diese Weise konnten sowohl die aktuell geltenden Grenzwerte der Schallschutzanforderungen wie auch die neuesten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung Berücksichtigung finden.

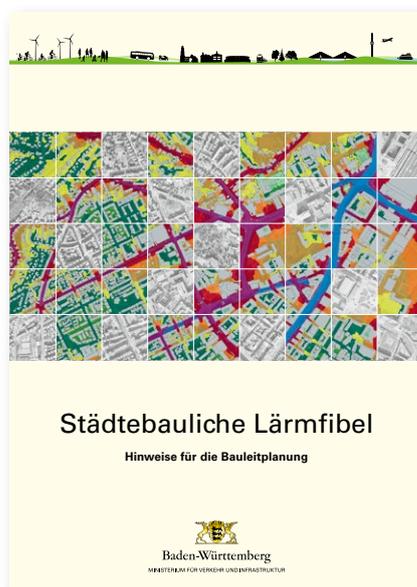
Die überarbeiteten Hinweise des MVI über die Berücksichtigung des Fluglärmschutzes in der Bauleitplanung vom 21. Juli 2015 finden für alle Verkehrsflughäfen und den Verkehrslandeplatz Mannheim in Baden-Württemberg Anwendung, gewährleisten das notwendige Schutzniveau und stellen eine zuverlässige Beurteilungsgrundlage in der Bauleitplanung dar. Die Hinweise und die zugehörigen Planungskonturen-Fluglärm stehen auf den Internetseiten der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg bereit (www.lubw.de → Themen → Lärm und Erschütterungen → Lärmarten und Lärmschutz → Fluglärm → Fluglärmgesetz → Hinweise zur Bauleitplanung).

9 Lärmschutz in der kommunalen Planung

9.1 LÄRMSCHUTZ IN DER BAULEITPLANUNG

Aktualisierung der Städtebaulichen Lärmfibel

Aufgrund der für Siedlungszwecke nur begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen und des stadtplanerischen Leitbilds der Stadt der kurzen Wege sind die allein unter den Gesichtspunkten des Lärmschutzes sinnvolle Nutzungstrennung und Einhaltung wirksamer Schutzabstände in vielen Fällen nicht möglich und gewollt. Dem vorsorgenden und aktiven Lärmschutz, der mit planerischen Mitteln erreichbar ist, kommt eine hohe Bedeutung zu. Maßnahmen des passiven Lärmschutzes stehen insofern erst an zweiter Stelle.



Die als Arbeitshilfe konzipierte „Städtebauliche Lärmfibel“ des Ministeriums hilft den an der Planung Beteiligten, Lärm u. a. mit planerischen Mitteln schon an der Quelle zu vermeiden.

Mit der „Städtebaulichen Lärmfibel“ steht vor allem den kommunalen Planungsträgern und den Genehmigungsbehörden, aber auch der interessierten Öffentlichkeit eine Arbeitshilfe

zur Verfügung. Diese hilft, sowohl dem Erfordernis des vorbeugenden Lärmschutzes bei der Bauleitplanung als auch der gegenseitigen Rücksichtnahme zwischen neu hinzukommenden und ortsansässigen NutzerInnen bei der Zulassung von Vorhaben gerecht zu werden. Die Fibel hilft darüber hinaus, die dabei zu berücksichtigenden und in zahlreichen Regelwerken enthaltenen Beurteilungsmaßstäbe der vielfältigen Lärmquellen und Lärmsituationen im Blick zu behalten.

Diese in Zusammenarbeit mit dem Umweltamt der Stadt Stuttgart entstandene und gepflegte Arbeitshilfe wurde umfassend aktualisiert und steht seit Anfang 2014 in gedruckter Form zur Verfügung. Die Internet-Fassung unter www.staedtebauliche-laermfibel.de wird bei Bedarf aktualisiert und ergänzt.

Kurzinformation „Lärmschutz in der kommunalen Planung“

Ergänzend zu der Städtebaulichen Lärmfibel wurde eine Kurzinformation „Lärmschutz in der kommunalen Planung – Informationen für Gemeinderatsmitglieder und interessierte BürgerInnen“ erstellt und allen Gemeinden im Land kostenlos zur Verfügung gestellt. Diese kompakt und verständlich dargestellten Informationen richten sich insbesondere an die kommunalen EntscheidungsträgerInnen mit dem Ziel, die Kenntnisse über die Möglichkeiten der Lärmvermeidung sowie Lärminderung in der kommunalen Planung, insbesondere der Bauleitplanung, zu erweitern. So soll das Bewusstsein dafür gestärkt werden, dass Möglichkeiten der Lärmvermeidung umso wirkungsvoller sein können, je früher sie in den Planungsprozessen berücksichtigt werden.

Verkehrslärm in der Bauleitplanung

Im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung hat das MVI im Schreiben vom 10. September 2014 den Städten und Gemeinden Hinweise zur Bauleitplanung gegeben. Die in dem Schreiben aufgeführten städtebaulichen Maßnahmen sollen, je nach städtebaulicher Situation, bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen Berücksichtigung finden (siehe Abschnitt 2.1).

Von besonderem Interesse war, dass der Wegfall des Schienenbonus bei Neu- und Ausbautvorhaben von Schienenwegen auch bei der Beurteilung bestehender Schienenwege übernommen wird. Das MVI hat daher mit Schreiben vom 27. November 2014 die Immissionsschutzbehörden gebeten, den Schienenbonus auch bei der Beurteilung der Lärmauswirkungen von bestehenden Schienenwegen im Rahmen der Bauleitplanung wie auch bei Einzelvorhaben nicht mehr anzuwenden (siehe Abschnitt 7.2 und 7.3). Weiter hat das MVI in dem Schreiben die Immissionsschutzbehörden gebeten, bei der Beurteilung der Lärmauswirkungen von bestehenden Schienenwegen im Rahmen der Bauleitplanung wie auch bei Einzelvorhaben die Geräusch-Emissionen des aktuellen technischen Zustandes der Schienenfahrzeuge zu Grunde zu legen. Im Sinne des vorbeugenden Lärmschutzes ist dies angezeigt, da die Umrüstung von Güterwagen auf lärmarme Bremssysteme hinter den Zielen zurückbleibt, die von der Bundesregierung gesetzt wurden (siehe Abschnitt 7.4).

In der Umgebung von Flugplätzen kommt der Sicherung eines ausreichenden Schutzabstandes von Wohngebäuden und schutzbedürftigen Einrichtungen eine besondere Bedeutung zu. Als Beurteilungsgrundlage in der Bauleitplanung hat das MVI die überarbeiteten Hinweise des MVI über die Berücksichtigung des

Fluglärmschutzes in der Bauleitplanung vom 21. Juli 2015 herausgegeben, die für die Verkehrsflughäfen Stuttgart, Karlsruhe/Baden-Baden und Friedrichshafen sowie den Verkehrslandeplatz Mannheim Anwendung finden (siehe Abschnitt 8.7).

Lärmschutz im städtischen Spannungsfeld

In Städten sind Lärmkonflikte besonders evident. Auf engstem Raum treffen Wohnen, Gewerbe, Sport und Verkehr aufeinander. Das Ziel der Innenentwicklung und stärkeren Nutzungsmischung (i. S. einer „Stadt der kurzen Wege“) von Städten Gemeinden fordert heraus, in verstärktem Maß, kreative Lärmschutzlösungen zu suchen.

Eine Projektgruppe der Bauministerkonferenz hat auf Initiative von Hamburg intensiv die Frage diskutiert, ob und in wieweit Veränderungen und Ergänzungen bundesrechtlicher Regelungen diese städtebaulich gewünschten Entwicklungen erleichtern können. Den Ergebnissen des „Kommunale Strategien für die Entwicklung gemischtgenutzter und verdichteter Gebiete (genannt „Großstadtstrategie“)“ hat die Bauministerkonferenz im Oktober 2015 zur Kenntnis genommen. Den Vorschlägen der Projektgruppe entsprechend, wurde das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gebeten, im Rahmen der für diese Legislaturperiode angekündigten Baurechtsnovelle die Einführung eines neuen Baugebietes „Mischgebiet der Innenentwicklung“, die Änderung des § 17 BauNVO mit dem Ziel einer dichteren Bebauungsmöglichkeit und die immissionsschutz- und baurechtlichen Grundlagen zum Trennungsgebot einschließlich der immissionsschutzrechtlichen Regelwerke zu prüfen. Die Lärmschutzbeauftragte hat in einer Protokollnotiz zu diesem Beschluss für das Land Baden-Württemberg betont, dass

das Entstehen neuer Lärmprobleme, die Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung erforderlich machen würden, nach Möglichkeit vermieden werden sollen. Insbesondere werden passive Schallschutzmaßnahmen (geschlossene Fenster) grundsätzlich nicht als geeignetes Mittel gegen gewerblichen Lärm angesehen.

Der Arbeitsring Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik veranstaltet hierzu im Februar 2016 in Stuttgart eine Fachtagung im Spannungsfeld zwischen Stadtplanung und Immissionsschutz. Die Veranstaltung richtet sich an VertreterInnen der Immissionsschutzbehörden sowie an MitarbeiterInnen der kommunalen Planungsbehörden sowie an Fachbüros, die in der Bauleitplanung tätig sind.

9.2 PLANERISCHER LÄRMSCHUTZ IST AUCH BAUKULTUR

Der mit planerischen Mitteln erreichbare vorsorgende und aktive Lärmschutz hat neben seiner eigentlichen Schutzfunktion auch eine baukulturelle Bedeutung. Planerische und bauliche Lösungen zum Schutz vor Umgebungslärm sind regelmäßig auch Gestaltungsaufgaben. Zur Akzeptanz und Dauerhaftigkeit solcher Maßnahmen trägt die Berücksichtigung des städtebaulichen Kontextes mit den jeweiligen lokalen baulichen Besonderheiten ebenso bei, wie eine hohe Gestaltungs- und Ausführungsqualität. Eine wichtige Rolle spielt hierfür die Planungs- und Verfahrensqualität, die Raum für den Dialog zwischen PlanerInnen und BürgerInnen geben sollte. Im Ergebnis können Lärmschutzmaßnahmen die Lebensqualität und die Attraktivität von Stadträumen entscheidend verbessern. Die Initiative des Landes zur Stärkung der Baukultur fördert das Bewusstsein für diese Zusammenhänge.

9.3 FÖRDERUNG DES LÄRMSCHUTZES IM STÄDTEBAU

Die jährlichen Städtebauförderungsprogramme des Landes Baden-Württemberg umfassen unter anderem Maßnahmen zur ganzheitlichen ökologischen Erneuerung (mfw.baden-wuerttemberg.de → Mensch & Wirtschaft → Arbeiten und Leben → Städtebauförderung). Zu den vordringlichen Handlungsfeldern zählt dabei neben der Energieeffizienz im Altbaubestand, der Verbesserung des Stadtklimas, der Aktivierung der Naturkreisläufe auch die Reduzierung von Lärm und Abgasen.

Gefördert werden unter anderem passive Lärmschutzmaßnahmen bei Altbaumodernisierung und bei kommunalen Bauvorhaben. Bei der Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen sind auch aktive Lärmschutzmaßnahmen förderfähig, wenn sie zur Beseitigung städtebaulicher Missstände notwendig sind. Die Planungs- und Ausführungsverantwortung dafür liegt bei der Gemeinde.

Ein gelungenes Beispiel stellt die Wohnanlage „Laubenweg“ der Stadt Freiburg im Breisgau dar. Mit finanzieller Unterstützung aus dem Förderprogramm „Soziale Stadt“ entstand eine Wohnanlage mit 99 Wohnungen in unmittelbarer Nähe zu einer stark frequentierten Bahnlinie. Durch geschickten Einsatz von verschiedenen Schallschutzmaßnahmen (u.a. lückenlose Riegelbebauung, Grundrissorientierung, Erschütterungsschutz) kann die Belastung für die BewohnerInnen der Anlage wirksam gemindert werden.

10 Lärmmessungen



Zur Dokumentation der langfristigen Entwicklung von Verkehrsgeräuschen an Straßen betreibt die LUBW an ausgewählten Standorten Dauermessstationen.

10.1 PROJEKT VERKEHRSLÄRM-MESSUNGEN

Die Geräuschimmissionen des Straßen- und Schienenverkehrs werden üblicherweise berechnet. Bei der Bestimmung großflächiger Lärmimmissionen durch Straßen oder Schienenwege wie auch bei Prognosen der Lärmauswirkungen von Bauvorhaben gibt es zu Berechnungen keine Alternativen. Berechnungen sind jedoch nur begrenzt geeignet, die zeitliche Entwicklung von Geräuschen an Straßen oder Schienenwegen zu beschreiben. So fehlen weiterhin belastbare Aussagen, wie sich die Lärmbelastungen durch Straßen- und Schienenverkehr über einen längeren oder gar langen Zeitraum verändert haben. Ergänzend zu den üblichen Berechnungen sind daher kontinuierliche Langzeitmessungen erforderlich, wie sie im Bereich der Luftreinhaltung üblich sind. Das Projekt Verkehrslärmmessungen hat zum Ziel, die Entwicklung des Verkehrslärms an ausgewählten Messorten verfolgen und bewerten zu können.

In einem ersten Schritt wurden zwei bestehende straßennahe Luftmessstationen mit Schallmesstechnik erweitert. Die Straßenverkehrslärm-Messstation Karlsruhe Reinhold-Frank-Straße ging am 29. November 2012 in Betrieb, die Messstation Reutlingen Lederstraße-Ost am 14. März 2013. Da an diesen Messstationen zeitgleich die Verkehrsstärken erfasst werden, lässt sich auch der Zusammenhang zwischen Lärm- und Verkehrsdaten erkennen. So kann auch überprüft werden, ob die bisherigen Berechnungsverfahren die Lärmsituation realistisch wiedergeben. Außerdem kann ermittelt werden, wie sich Veränderungen im Straßenverkehr, leisere Fahrzeuge, verstärkter Einsatz lärmarmen Reifen oder andere lärmindernde Maßnahmen auswirken. Die Ergebnisse sollen helfen, wirksame Lärminderungsmaßnahmen zu erkennen und damit die Grundlagen verbessern, um den Straßenverkehrslärm nachhaltig zu bekämpfen. Die aktuellen Messwerte können abgerufen werden unter www.lubw.de → Aktuelle Messwerte → Verkehrsgeräusche aktuell.

In Messberichten für die Jahre 2013 und 2014 wurden die Daten der beiden Straßenverkehrslärm-Messstationen intensiver untersucht und ausgewertet.

Derzeit laufen Gespräche mit der Deutschen Bahn AG und deren Tochter der DB Netz AG, um an der Rheintalschiene südlich von Karlsruhe eine Lärmmessstation zu errichten. Ähnlich wie bei den Straßenverkehrslärm-Messstationen ist das MVI an der Beobachtung der zeitlichen Entwicklung des Schienenverkehrslärms und der Möglichkeit einer Validierung der gesetzlichen Rechenmodelle interessiert.

10.2 LEITPFOSTENZÄHLGERÄTE

Baden-Württemberg hat für die Durchführung der turnusmäßigen Straßenverkehrszählungen zur automatisierten und fehlerfreien Erhebung der Verkehrsdaten so genannte Leitpfostenzählgeräte entwickelt. Mit ihnen können an allen Zählstellen neben der Anzahl der Fahrzeuge differenziert nach acht Fahrzeugklassen (Motorrad, Pkw, Lieferwagen, Pkw mit Anhänger, Lkw, Lkw mit Anhänger, Sattelzug und Bus) auch die Geschwindigkeiten der jeweiligen Fahrzeuge erfasst und ausgewertet werden. Für die Unterscheidung der Fahrzeugklassen werden ein Radarsensor und ein Mikrofon eingesetzt, die in dem Leitpfosten eingebaut sind.

Im Rahmen eines Modellprojektes im Südschwarzwald (Präg) wurde das Geschwindigkeits- und Beschleunigungsverhalten und gleichzeitig auch der Lärmpegel der an den Leitpfostenzählgeräten vorbei fahrenden Fahrzeuge auf einem längeren kurvigen Streckenabschnitt einer beliebten Motorradstrecke durch die Aufstellung von 12 Leitpfostenzählgeräten erfasst, ausgewertet und im Streckenverlauf dargestellt. Der Pilotversuch hat gezeigt, dass Leitpfosten-

zählgeräte grundsätzlich auch zur Lärmmessung verwendet werden können.

Vorstellbar ist, dass damit in naher Zukunft gezielt auffällig laute Fahrzeuge, die nicht der zugelassenen Bauart entsprechen, im Verkehr ausfindig gemacht werden könnten. Ein Pilotversuch hierzu am 6. August 2014 in Löwenstein verlief erfolgversprechend. Dabei kam der Prototyp eines Leitpfostenzählgeräts mit Lärmmesstechnik zum Einsatz. Aufgefallene Motorräder wurden von der Polizei einer Kontrolle unterzogen und vom Motorrad-Kompetenzteam der Polizei auf nicht zugelassene Auspuffanlagen überprüft.

Mittelfristige Zielsetzung ist, das Verfahren der Lärmmessungen mit den Leitpfostenzählgeräten zur Serienreife weiterzuentwickeln und zu validieren. Gerade in untypischen Situationen



In einem Modellversuch werden herkömmliche Leitpfosten mit einem Mikrofon ausgerüstet. Das System soll ein exaktes Bild der Lärmbelastung an einzelnen Strecken ermöglichen.

wie in Prag, wo auf einer kurvigen Gebirgsstrecke sehr viele Motorradfahrende unterwegs sind, kann die tatsächliche Lärmsituation aus den Verzögerungs- und Beschleunigungsvorgängen (hohe Drehzahlen) der Motorräder mit dem bundesweit eingeführten Berechnungsverfahren RLS 90 nicht abgebildet werden. Mit einem flächendeckenden Lärmmonitoring auf dem überörtlichen Straßennetz könnte ein landesweiter Überblick für besonders auffällige Lärmspitzen gewonnen werden. Dies würde der Polizei eine gezielte und effektive Verkehrsüberwachung erleichtern. Denkbar ist außerdem, dass die gewonnenen Erkenntnisse der Lärmmessungen mit serienreifen Leitpfostenzählgeräten in eine Verbesserung des Berechnungsverfahrens RLS 90 einfließen. Geprüft wird auch, ob kostengünstige Lärmmessungen langfristig Lärmberechnungen auf den Bestandsstrecken ersetzen könnten.

11 Lärmbewusstsein und Lärmwissen fördern



Zur Bekämpfung von Lärm steht die Vermeidung von Lärm an erster Stelle. Durch Lärmprävention werden potenzielle Lärmkonflikte bereits frühzeitig in der Planungsphase adressiert und im Idealfall gelöst. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass dies oft nicht der Fall ist. Es gilt somit ein Bewusstsein für den Lärm und seine Auswirkungen zu schaffen und das notwendige Wissen zur Vermeidung und Lösung von Lärmkonflikten zu vermitteln.

Sonderbeilage „Lärmschutz“ des Staatsanzeigers

Rechtzeitig zum „Tag gegen Lärm“ 2015 hat der Staatsanzeiger im Auftrag des MVI eine Sonderbeilage „Lärmschutz“ veröffentlicht (Download/Bestellung unter mvi.baden-wuerttemberg.de → Service → Publikationen). Ziel dieser Sonderbeilage ist, die Aufmerksamkeit von Akteuren der Wirtschaft, Politik und Verwaltung in Baden-Württemberg zu gewinnen und sie zu einem aktiven Beitrag zum Lärmschutz zu

motivieren. Aufgegriffen wurde ein breites Spektrum von Themen des Lärmschutzes der von Lärmschutz im Verkehr über Gewerbelärm bis zum Lärm am Arbeitsplatz reicht.

Jährlich im April findet seit 1998 der „Tag gegen Lärm“ statt, um deutschlandweit mit Veranstaltungen VerursacherInnen, Betroffene und LärmschützerInnen zusammen zu bringen und die breite Öffentlichkeit für das Thema Lärmschutz zu sensibilisieren.

Symposium „Akustische Stadtgestaltung“

Mit einem Symposium zur akustischen Stadtgestaltung im Sommer 2015 gab das Fraunhofer-Institut für Bauphysik neue Impulse zur Verbesserung der Lärmkulisse in Städten. Die Vorbereitung des Symposiums und die Erarbeitung und Vertiefung der fachlichen Schwerpunkte wurden vom MVI gefördert. Die Vortragsthemen deckten ein breites Spektrum von technischen Lösungen bis zur zielorientierten

Bürgerbeteiligung bei der akustischen Stadtgestaltung ab. Das positive Feedback zur Veranstaltung zeigte sich auch im klaren Wunsch der TeilnehmerInnen nach einer weiteren Veranstaltung.

Praxisleitfaden „Sichtschutz mit Schallschutz“ für private Investoren

Nicht nur in Städten, sondern auch an anderen lärmbelasteten Orten greifen AnwohnerInnen immer wieder auch zur Selbsthilfe. Oft versuchen sie mit Sichtschutzwänden sich von der Lärmquelle, aber auch vor neugierigen Blicken abzuschirmen. Mit einem Leitfaden des Fraunhofer-Institutes für Bauphysik soll leichtverständlich aufgezeigt werden, welche schalltechnisch wirksamen Möglichkeiten zur Verfügung stehen, und was es dabei zu beachten gilt. Der Leitfaden wird voraussichtlich Ende Februar 2016 erscheinen.

Richtlinie „Akustik in Lebensräumen für Erziehung und Bildung“

Mit der Richtlinie „Akustik in Lebensräumen für Erziehung und Bildung“ griff das Fraunhofer-Institut für Bauphysik ein weiteres wichtiges Thema auf. Insbesondere bei Kindertagesstätten, Schulen und Hochschulen kommt einer guten akustischen Gestaltung der Räume eine hohe Bedeutung zu, um optimale Rahmenbedingungen für Lernende und Lehrende zu schaffen. Mit der Vermeidung von Lärm und Störungen werden viele wichtige Aspekte wie zum Beispiel die Konzentrationsfähigkeit, das Sprachverständnis oder das Wohlbefinden im Allgemeinen gefördert. Im Rahmen des vierten Kongresses „Zukunftsraum Schule“ wurde im November 2015 die Richtlinie offiziell der Öffentlichkeit vorgestellt. Adressaten der Richtlinie sind vor allem die AnwenderInnen in der Praxis. Sie ist daher auf das Wesentliche beschränkt und leicht verständlich formuliert.

Beschaffung und Lärmschutz

Nicht nur die „großen“ Lärmquellen wie der Verkehr oder Gewerbebetriebe führen zu Lärmbelastungen. Oft sind es die kleinen Lärmquellen in der unmittelbaren Umgebung, die zu einer Beeinträchtigung der Lebensqualität führen können. Typische Beispiele sind Laubbläser oder Rasenmäher. In der öffentlichen Wahrnehmung weitgehend unbemerkt bleiben die zahlreichen Hilfestellung zur Anschaffung von lärmarmen Geräten und Maschinen. Durch die geringe Nachfrage wird nur ein kleines Produktportfolio angeboten. Um hier voran zu kommen, kommt der öffentlichen Beschaffung durch das Land und die Kommunen eine besondere Bedeutung zu. Aus diesem Grund ist nach der in 2015 überarbeiteten Verwaltungsvorschrift über die Vergabe öffentlicher Aufträge (kurz VwV Beschaffung) bei der Beschaffung unter anderem auch der Aspekt Lärmschutz zu beachten.

Um die Umsetzung der Vorschrift zu unterstützen, hat das Nachhaltigkeitsbüro der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) die Anregung aufgegriffen, einen Leitfaden zu erarbeiten, der es öffentlichen Auftraggebern erleichtert, mit gutem Beispiel bei der Beschaffung leiser Geräte voranzugehen. Die Ergebnisse werden im ersten Quartal 2016 vorliegen.

12 Weiterführende Veröffentlichungen

Die nachfolgenden Publikationen mit vertieften Informationen zu den Kapiteln können auf den Internetseiten des MVI (mvi.baden-wuerttemberg.de → Service → Publikationen) abgerufen werden.

Zu Kapitel 2: Umgebungslärm – Lärmkarten und Lärmaktionspläne



*Strategie für einen
lärmarmen Verdichtungsraum*

Zu Kapitel 3: Projekt „Lärmsanierung bei Mehrfachbelastung durch Straßen und Schienenwege“



*Konzept für eine ruhigere Umwelt –
schalltechnischer und rechtlicher
Rahmen*



*Konzept für eine ruhigere Umwelt –
Kurzbericht zur Lärmsanierung in
einer Modellregion*



*Kooperatives Management der Lärm-
sanierung: Kooperationsmöglichkeiten von
Baulastträgern bei Mehrfachbelastungen
durch Straßen und Schienenwege*

Zu Kapitel 5: Straßenverkehr – baulicher Lärmschutz



*Leitfaden für Lärmschutz in Städten
und Gemeinden – Straßenverkehrslärm*

Zu Kapitel 9: Lärmschutz in der kommunalen Planung



Städtebauliche Lärmfibel



Lärmschutz in der kommunalen Planung

Zu Kapitel 11: Lärmbewusstsein und Lärmwissen fördern



*Sonderbeilage „Lärmschutz“
des Staatsanzeigers*



*„Richtlinie zur akustischen Gestaltung
von Lebensräumen“ des Fraunhofer-
Institutes für Bauphysik*



Verkehrslärm reduzieren



*Grundlagen zum Thema Lärm und Lärmschutz können in der Broschüre „Psst!“
der LUBW nachgelesen werden (www.lubw.de → Angebote → Publikationen →
Publikationen im Bestellschop der LUBW → Lärm).*

Weitere Informationen sind auf den Lärmportalen des MVI (mvi.baden-wuerttemberg.de → Mensch & Umwelt → Lärmschutz) und der LUBW (www.lubw.de → Themen → Lärm und Erschütterungen) online abrufbar.

Für Menschen, Mobilität und Lebensqualität



Baden-Württemberg

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
Hauptstätter Straße 67 · 70178 Stuttgart · www.mvi.baden-wuerttemberg.de