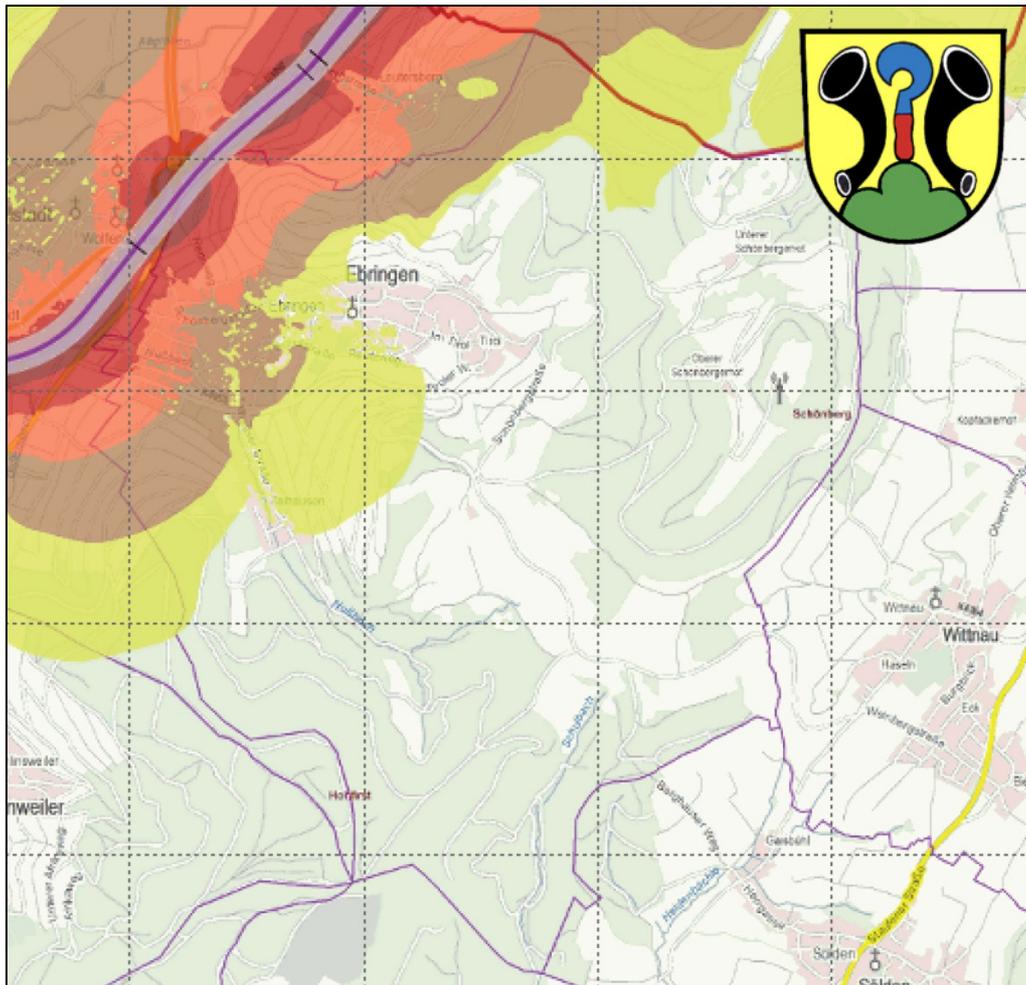
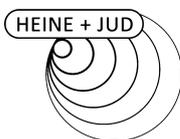


# Gemeinde Ebringen

## Lärmaktionsplan (2. Stufe)



Oktober 2015



INGENIEURBÜRO FÜR UMWELTAKUSTIK

**BÜRO FREIBURG**

Engelbergerstraße 19  
79106 Freiburg i. Br.

Tel: 0761 / 595 796 78

Fax: 0761 / 595 796 79

Email: [info@heine-jud.de](mailto:info@heine-jud.de)

**BÜRO STUTTGART**

Schloßstraße 56

70176 Stuttgart

Tel: 0711 / 218 42 63-0

Fax: 0711 / 218 42 63-9

Messstelle nach

§29 BImSchG für Geräusche

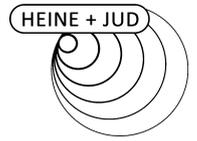
**BÜRO DORTMUND**

Ruhrallee 9

44139 Dortmund

Tel: 0231 / 139 746 88

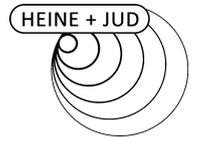
Fax: 0231 / 139 746 89



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

### Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einführung</b> .....	<b>1</b>
1.1	Die rechtliche Ausgangslage .....	1
1.2	Umsetzung in deutsches Recht.....	3
1.3	Planungsziele für Ebringen .....	9
<b>2</b>	<b>Verfahrensübersicht</b> .....	<b>10</b>
2.1	Lärmkartierung .....	10
2.2	Weitere Verfahrensschritte .....	10
2.3	Beschreibung des Gemeindegebietes .....	11
2.4	Beschreibung der Hauptlärmquellen.....	12
<b>3</b>	<b>Bestands- und Konfliktanalyse (Lärmkartierung)</b> .....	<b>13</b>
3.1	Allgemeines.....	13
3.2	Ergebnisse der Lärmkartierung.....	13
3.3	Analyse der Lärmkartierung.....	21
3.4	Lärmschwerpunkt Schiene - westlicher Ortsrand Ebringen .....	21
3.5	Bereits vorhandene Schallschutzmaßnahmen .....	23
3.6	Kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen .....	23
<b>4</b>	<b>Ermittlung, Bewertung und Auswahl von Maßnahmen</b> .....	<b>24</b>
4.1	Allgemeines.....	24
4.2	Grundsätzlich mögliche Maßnahmen – Schienenverkehr.....	27
4.2.1	Maßnahmen an der Quelle .....	27
4.2.2	Maßnahmen des passiven Schallschutzes .....	33
4.2.3	Sonstige Maßnahmen .....	33
4.3	Methodik der Maßnahmenauswahl .....	34
4.4	Maßnahmen zur Lärminderung in Ebringen .....	34
4.5	Zusammenfassende Darstellung vorgesehener Maßnahmen.....	35
<b>5</b>	<b>Weiteres Verfahren</b> .....	<b>36</b>
<b>6</b>	<b>Fazit – Ausblick - Chancen und Grenzen eines Lärmaktionsplans</b> .....	<b>37</b>
<b>7</b>	<b>Anhang</b> .....	<b>39</b>



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

### **Projektleitung:**

Gemeinde Ebringen

Herr Bürgermeister Mosbach

Herr Moll

### **Bearbeitung:**

Heine + Jud,  
Ingenieurbüro für Umweltakustik,  
Freiburg - Stuttgart - Dortmund

Dipl.-Geogr. Axel Jud

M.Eng. Dipl.-Geogr. Karsten Mühmer



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

### 1 Einführung

Eine zunehmende Anzahl der Einwohner Deutschlands fühlt sich durch Lärmeinwirkungen stark beeinträchtigt. Lärm mindert das Wohlbefinden von Menschen, drückt Immobilienpreise, reduziert die Einnahmen von Kommunen und verursacht allein in Deutschland jährlich mehrere Milliarden Euro Folgekosten<sup>1</sup>.

Ein Instrument, um der Belastung durch Lärm und den damit verbundenen negativen Folgen entgegen zu wirken, ist die Lärmaktionsplanung. Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie gibt es nunmehr ein rechtliches Instrument, die Lärmbelastung zu senken und ruhige Gebiete vor einer künftigen Verlärmung zu schützen. So lassen sich nicht nur Gesundheitsrisiken verringern, die Städte werden durch weniger Lärm auch lebenswerter.

#### 1.1 Die rechtliche Ausgangslage

Mit der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L189/12 vom 18.07.2002) hat die Europäische Union mit der Schaffung rechtlicher Grundlagen für einen europaweiten, umfassenden Lärmschutz begonnen.

Gemäß Art. 1 Abs. 1 der Richtlinie soll mit dieser

*„ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Hierzu werden schrittweise die folgenden Maßnahmen durchgeführt:*

- a) Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach für die Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden;*
- b) Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen;*
- c) Auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten Annahme von Aktionsplänen durch die Mitgliedstaaten mit dem Ziel, den Umgebungslärm soweit erforderlich und insbesondere in Fällen, in*

---

<sup>1</sup> Bonacker/Heinrichs/Schwedler, in: Umweltbundesamt/Europäische Akademie für städtische Umwelt (Hrsg.), Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung – Silent City – ein Handbuch zur kommunalen Lärminderung, 2008, S. 1; abrufbar unter: <http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/index.html>; letzter Zugriff: 7.3.2011. Zusammenfassend zu den gesundheitlichen Folgen von Lärm Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2008 – Umweltschutz im Zeichen des Klimawandels, BT-Drs. 16/9990, S. 385.



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

*denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufriedenstellend ist.“*

Gemäß Art. 2 Abs. 1 betrifft die Richtlinie

*„den Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder in anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind.“*

Die Richtlinie gilt dagegen nicht für *„Lärm durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen, Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.“*

Gemäß Art. 3 lit. a) der Richtlinie bezeichnet der Ausdruck Umgebungslärm

*„unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten (...) ausgeht“.*

Gemäß Artikel 3 lit. r) bezeichnet eine strategische Lärmkarte

*„eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für eine solches Gebiet.“*

Gemäß Artikel 3 lit. t) bezeichnet Aktionsplan

*„einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärmmin-  
derung.“*

Zentrale Instrumente der Richtlinie sind einerseits die Lärmkarten, deren Ausarbeitung im Einzelnen in Art. 7 i.V.m. Anhang IV geregelt ist, sowie gemäß Art. 8 die Aktionspläne, für die einzelne Vorgaben in Anhang V gemacht werden.

Die in den Plänen genannten Maßnahmen sind in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt, sollten aber insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer von den Mitgliedstaaten festgelegter Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den strategischen Lärmkarten ausgewiesen wurden.



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

Schließlich verfolgt die Richtlinie gem. Art. 8 Abs. 1 lit. b) Satz 2 auch das Ziel der Sicherung ruhiger Gebiete in Ballungsräumen gegen die Zunahme von Lärm. § 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG erweitert dies auf alle ruhigen Gebiete, also auch auf ruhige Gebiete auf dem Land gem. Art. 3 lit. m) der Richtlinie.

### 1.2 Umsetzung in deutsches Recht

Mit der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)<sup>2</sup> im Juni 2005 sowie mit dem Erlass der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)<sup>3</sup> wurde die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in nationales Recht überführt. Die Lärminderungsplanung - unter der sowohl die Lärmkartierung als auch die Lärmaktionsplanung begrifflich gefasst sind - wurde als Sechster Teil mit den §§ 47a - f im BImSchG verankert.

### Berechnungsverfahren

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie und das BImSchG schreiben zur Bestimmung der Schallpegel Berechnungen vor, nicht Messungen. Zur rechnerischen Ermittlung der Geräusche von den jeweiligen Lärmarten existieren anerkannte nationale Berechnungsverfahren, deren Verwendung und Anwendbarkeit in entsprechenden Rechtsverordnungen oder Verwaltungsvorschriften geregelt ist.

Zur Ermittlung der Lärmbelastung im Zuge der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurden für die Mitgliedstaaten der EU einheitliche Berechnungsverfahren vorgeschrieben. Die Richtlinie eröffnet den Mitgliedstaaten bis zum Vorliegen harmonisierter Verfahren zwei unterschiedliche Vorgehensweisen: entweder die Verwendung sog. „Interimsmethoden“ oder die Weiterverwendung angepasster nationaler Verfahren. Deutschland hat sich für die Weiterverwendung nationaler Verfahren entschieden und diese an die Erfordernisse der Richtlinie angepasst. Die Anpassung bezieht sich zum Einen auf die Vorgaben des Anhangs II sowie zum Anderen auf die Forderung der Richtlinie nach einer „Gleichwertigkeit“ der Ergebnisse im Verhältnis zu den Interimsverfahren. Im Einzelnen wurden für den Gewerbe-, Straßen- und Schienenverkehrslärm folgende Berechnungsvorschriften erarbeitet und mit der 34. BImSchV eingeführt:

- für Industrie- und Gewerbelärm die VBUI (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe) auf der Basis der DIN ISO 9613-2,

---

<sup>2</sup> Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundesimmissionsschutzgesetz - BImSchG) vom 26. September 2002 in Kraft getreten am 4. Dezember 2010

<sup>3</sup> Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 6. März 2006



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

- für Straßenverkehrslärm die VBUS (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen) auf der Basis der RLS-90,
- für Schienenverkehrslärm die VBUSch (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen) auf der Basis der Schall 03.

Aufgrund der erforderlichen Anpassungen kommt es zu Abweichungen von den nationalen Verfahren. Gegenüber den nationalen Verfahren, die i.d.R. als Beurteilungsgrößen die Pegelwerte für den Tag (6<sup>00</sup> bis 22<sup>00</sup> Uhr) und für die Nacht (22<sup>00</sup> bis 6<sup>00</sup> Uhr) angeben, wurden bei den europäischen Berechnungsvorschriften als Indikator für die Belastung durch Lärm der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex ( $L_{DEN}$ )<sup>4</sup>, eine Betrachtung von 24 Stunden, und der Nachtlärmindex ( $L_{Night}$ ) für die Nachtzeit herangezogen. Die mit dem  $L_{Night}$  definierte Nachtzeit ist von der Beurteilungszeit her vergleichbar mit der Nachtzeit der nationalen Regelwerke. Mit dem  $L_{DEN}$  wurde ein neuer Lärmindex eingeführt, der mit dem nach den nationalen Regelwerken errechneten Tagwert nicht vergleichbar ist. Dabei werden die drei Zeitbereiche Tag, Abend, und Nacht unterschiedlich gewichtet.

$L_{DEN}$ : gemittelter Lärmpegel über 24 Stunden, setzt sich zusammen aus den Zeitbereichen day (6<sup>00</sup> bis 18<sup>00</sup> Uhr), evening (18<sup>00</sup> bis 22<sup>00</sup> Uhr) und night (22<sup>00</sup> bis 6<sup>00</sup> Uhr) mit einer Gewichtung für die Zeitbereiche evening (+ 5 dB(A)) und night (+ 10 dB(A)).

$L_{Night}$ : gemittelter Lärmpegel über 8 Stunden (von 22<sup>00</sup> bis 6<sup>00</sup> Uhr)

Abbildung 1 – Definition des Lärmindex  $L_{DEN}$ ; gemäß 34. BImSchV<sup>5</sup>

$$L_{DEN} = 10 \cdot \lg \frac{1}{24} \left( 12 \cdot 10^{\frac{L_{Day}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{Evening} + 5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{Night} + 10}{10}} \right)$$

Weitere Unterschiede bestehen darin, dass nach den EU-Verfahren keine Zu- oder Abschläge vergeben werden. So entfallen beispielsweise der in den RLS-90 beschriebene Zuschlag für die erhöhte Lästigkeit der Anfahrgerausche an lichtzeichengeregelten Kreuzungen sowie im Gewerbelärm die Zuschläge für die Ton- und Impulshaltigkeit.

Zentrales Charakteristikum der Lärmaktionsplanung ist die Gesamtbelastung mit Umgebungslärm als Ausgangspunkt für Überlegungen zur Festsetzung lärm-mindernder, vorbeugender und vermeidender Maßnahmen. Während demzu-

<sup>4</sup>  $L_{DEN}$  = Level day-evening-night

<sup>5</sup> [http://www.gesetze-im-internet.de/bimschv\\_34/\\_2.html](http://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_34/_2.html); Stand Oktober 2008



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

folge das deutsche Immissionsschutzrecht primär darauf setzt, die Einhaltung von Grenzwerten für eine konkrete Quelle - bezogen auf den für diese geltenden Grenz- oder Richtwert – zu gewährleisten, stellt das Umgebungslärmrecht auf die Immissionsperspektive beim Betroffenen (unabhängig von der Gebietsausweisung) ab und strebt an, dessen Belastung insgesamt zu minimieren, gegebenenfalls auch durch kombinierte Maßnahmen an mehreren ihn betreffenden Lärmquellen.

### Auslösewerte

Während für die Lärmkartierung mit der 34. BImSchV von der Ermächtigung des § 47f Abs. 1 BImSchG zur Konkretisierung der gesetzlichen Anforderungen mittels Rechtsverordnung Gebrauch gemacht wurde, fehlt bisher eine Rechtsverordnung zur Konkretisierung der Anforderungen an Aktionspläne.

So erfolgt weder die explizite Festlegung von sogenannten „Auslösewerten“ für einzelne Lärmarten oder eine Gesamtlärmbelastung, die Maßnahmen erfordert, noch die von Zielwerten, die mit den Maßnahmen erreicht werden sollen. Das Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden Württemberg (MVI) gibt, u.a. mit dem sogenannten „Kooperationserlass“<sup>6</sup> sowie verschiedenen Schreiben zur Lärmaktionsplanung<sup>7</sup>, Hinweise zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen. Darin werden Auslösewerte für Maßnahmen vorgeschlagen, d. h. Lärmpegel, ab denen Handlungsbedarf für Schallschutzmaßnahmen besteht. Diese lagen in der 1. Stufe bei Lärmpegel von 70 dB(A) ( $L_{DEN}$ ) und/oder 60 dB(A) ( $L_{Night}$ )<sup>8</sup>. Das MVI *„verdeutlicht, dass entsprechend den oben erwähnten Anregungen auf jeden Fall dann Lärmaktionspläne [der ersten Stufe] vorzulegen sind, wenn mehr als 50 Betroffene mit Lärmpegeln über  $L_{DEN}$  von 70 dB(A) oder  $L_{Night}$  von 60 dB(A) durch Hauptverkehrsstraßen oder Haupteisenbahnstrecken belastet sind.“*<sup>9</sup> Im Oktober 2013 hat das MVI<sup>10</sup> die Anregungen für die zweite Stufe aktualisiert. So sind *„Lärmaktionspläne [...] grundsätzlich für alle kartierten Gebiete aufzustellen, in denen Betroffenen von Lärmbelastungen über 55 dB(A)  $L_{DEN}$  und 50 dB(A)  $L_{Night}$  ausgewiesen sind (Werte gemäß §4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)). Hierbei sind auf jeden Fall die Bereiche mit Lärmbelastungen über 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und 55 dB(A)  $L_{Night}$  zu berücksichtigen. [...] Vordringlicher Handlungsbedarf*

<sup>6</sup> Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, AZ 53-8826-15/75 vom 23.03.2012

<sup>7</sup> Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, AZ 53-8826-15/75 vom 12.04.2013 („Informationen zur Lärmaktionsplanung“) bzw. vom 11.10.2013 („Lärmaktionsplanung – Neuer Musterbericht und EU-Pilotverfahren“).

<sup>8</sup> Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, 4-8826.15/78 vom 14.12.2007

<sup>9</sup> Mitteilung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland an die Europäische Kommission vom 15. Januar 2013

<sup>10</sup> Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Lärmaktionsplanung – Neuer Musterbericht und EU-Pilotverfahren, Mitteilung vom 11. Oktober 2013



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

*besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen über 70 dB(A)  $L_{DEN}$  und 60 dB(A)  $L_{Night}$ . [...]"*

Um Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden und erhebliche Lärmbelästigungen zu mindern und langfristig abzustellen, empfiehlt das UBA<sup>11</sup> folgende Auslösekriterien für die Aktionsplanung. Die LUBW<sup>12</sup> liefert zudem Anhaltspunkte zur Einordnung der Pegelbereiche (siehe nachfolgende Tabelle).

*Tabelle 1 - Bewertung von Pegelbereichen*

Pegelbereich in dB(A)	Bewertung (nach LUBW)	Umwelthandlungsziel (nach UBA)	Handlungsempfehlung (MVI)
> 70 $L_{DEN}$ > 60 $L_{Night}$	sehr hohe Belastung	-	Vordringlicher Handlungsbedarf
65 - 70 $L_{DEN}$ 55 - 60 $L_{Night}$	hohe Belastung	-	Handlungsbedarf
< 65 $L_{DEN}$ < 55 $L_{Night}$	Belastung / Belästigung	Vermeidung von Gesundheitsgefährdung	
< 60 $L_{DEN}$ < 50 $L_{Night}$	-	Minderung von erheblicher Belästigung	Erfordernis zur Aufstellung $L_{DEN} > 55$ dB(A) $L_{Night} > 50$ dB(A)
< 55 $L_{DEN}$ < 45 $L_{Night}$	-	Vermeidung von erheblicher Belästigung	

Da die Auslösewerte für Lärmaktionspläne weder durch die EU noch durch die Bundesregierung gesetzlich festgelegt sind, werden die für den Lärmaktionsplan entscheidenden Auslösewerte von den jeweilig zuständigen Gemeinden festgelegt. Bei Überschreitung der Auslösewerte durch die bestehenden Lärmbelastungen sind mögliche lärmpegelmindernde Maßnahmen, im Rahmen eines Lärmaktionsplanes zu prüfen und wenn möglich umzusetzen.

### Zuständigkeit

Zuständig für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen sind gemäß § 47e Abs. 1 BImSchG „die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden, soweit nicht nachstehend Abweichendes geregelt ist“. Dies sind in BW die Kommunen. Einzige Ausnahme ist die Zuständigkeit der Regierungspräsidien für Großflughäfen gemäß § 8 Abs. 5 ImSchZuVO.

<sup>11</sup> Umweltbundesamt, [www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungs-laerm-richtlinie/laermaktionsplanung](http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungs-laerm-richtlinie/laermaktionsplanung)

<sup>12</sup> Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden Württemberg, Lärmaktionsplanung, Januar 2008



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

*Tabelle 2 - Fristen und Zuständigkeiten der EU-ULR 2002/49/EG in Baden-Württemberg*

	Ausarbeitung Lärmkarten		Aufstellen Lärmaktionspläne	
	Fristen	Zuständigkeit	Fristen	Zuständigkeit
Ballungsräume				
> 250.000 Einwohner (1. Stufe)	30.06.2007	Kommune	18.07.2008	Kommune
> 100.000 Einwohner (2. Stufe)	30.06.2012		18.07.2013	
Hauptverkehrsstraßen				
> 6 Mio. Kfz/Jahr (1. Stufe)	30.06.2007	LUBW <sup>1)</sup>	18.07.2008	Kommune
> 3 Mio. Kfz/Jahr (2. Stufe)	30.06.2012		18.07.2013	
Haupteisenbahnstrecken				
> 60.000 Züge/Jahr (1. Stufe)	30.06.2007	EBA <sup>2)</sup>	18.07.2008	Kommune
> 30.000 Züge/Jahr (2. Stufe)	30.06.2012		18.07.2013	
Großflughäfen				
> 50.000 Bewegungen / Jahr	30.06.2007	LUBW	18.07.2008	RP <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg, <sup>2)</sup> Eisenbahnbundesamt,

<sup>3)</sup> Regierungspräsidium

Zuständig für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes zur Regelung von Belastungen mit Umgebungslärm auf ihrer Gemarkung ist die:

Gemeinde Ebringen  
Schloßplatz 1  
79285 Ebringen

Die vorliegenden strategischen Lärmkarten und der Lärmaktionsplan umfassen die zweite Stufe (Schiene) sowie die zweite Stufe (Straße).

### **Bindungswirkung**

Den Gemeinden werden zur Umsetzung der Maßnahmen, die sie in ihre Lärmaktionspläne aufnehmen, keine neuen Kompetenzen eingeräumt. Der deutsche Gesetzgeber hat sich für ein Kooperationsmodell entschieden, nach dem die Fachbehörden, die in ihren jeweiligen Aufgabenbereich fallenden Maßnahmen, welche durch Anordnungen durchzusetzen sind, umzusetzen bzw. planerisch festzusetzende Maßnahmen bei ihren eigenen Planungen zu berücksichtigen haben (§§ 47d Abs. 6 i.V.m. 47 Abs. 6 BImSchG). Bei der Aufstellung der Lärmaktionspläne müssen die Gemeinden zwingende Rechtsvorschriften beachten. Dies sind solche Normen, die den möglichen Maßnahmen



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

entgegenstehen und von der Gemeinde im Rahmen der planerischen Abwägung nicht überwunden werden können. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in seinem Schreiben vom 23.03.2013 (Kooperationserlass)<sup>13</sup> gibt folgende Ausführungen:

*„Nach § 47d Abs. 6 i.V.m. §47 Abs.6 BImSchG sind Maßnahmen in Lärmaktionsplänen durch Anordnung oder sonstigen Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen“.*

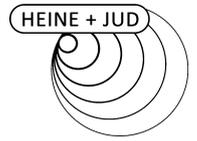
*„§ 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG stellt keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Bei der Umsetzung von Maßnahmen eines Lärmaktionsplans prüft die Fachbehörde nur noch das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandsseite. Liegen diese vor, ist die Fachbehörde zur Umsetzung verpflichtet. Deshalb ist bereits während der Aufstellung von Lärmaktionsplänen bei der Prüfung, ob die tatbestandlichen Voraussetzungen gegeben sind, die Kooperation mit der jeweiligen Fachbehörde zu suchen“.*

Soweit die tatbestandlichen Voraussetzungen erfüllt sind, wird das in diesen Vorschriften eingeräumte Ermessen allerdings durch § 47d Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit dem Maßnahmenteil des einschlägigen Lärmaktionsplans eingeschränkt<sup>14</sup>. Auf jeden Fall kommt einer engen und konstruktiven Kooperation aller an der Aufstellung eines Lärmaktionsplans beteiligten Behörden eine besondere Bedeutung zu. Ausführliche Erläuterungen zur Bindungswirkung kann dem „Kooperationserlass“ entnommen werden (vgl. Anhang A4 bis A25).

---

<sup>13</sup> Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, AZ 53-8826-15/75 vom 23.03.2012

<sup>14</sup> LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung i.d.Fassung vom 18.06.2012, S. 16



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

### 1.3 Planungsziele für Ebringen

Die Gemeinde Ebringen ist von Umgebungslärm, v.a. verursacht durch die Haupteisenbahnstrecke Karlsruhe – Basel (Rheintalbahn) sowie geringfügig durch die das Gemeindegebiet im Nordwesten tangierende B 3, betroffen. Im Zuge der Lärmkartierung wurden v.a. durch den Schienenverkehr Lärmbelastungen festgestellt, welche ausführlich in Kapitel 3 dargestellt werden, insbesondere die Bereiche mit starker Belastung.

Die Gemeinde Ebringen verfolgt mit dem Lärmaktionsplan das Ziel eines umfassenden Umgebungslärmschutzes für die Bevölkerung auf ihrer Gemarkung entsprechend den übergeordneten Planungszielen der Umgebungslärmrichtlinie und ihrer Umsetzung in das deutsche Immissionsschutzrecht unter Berücksichtigung der nationalen Vorschriften und Verordnungen. Die möglichen Maßnahmen zur Umsetzung dieser Zielvorgaben werden in Kapitel 4 erläutert.



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

### 2 Verfahrensübersicht

#### 2.1 Lärmkartierung

Als Grundlage der Lärmaktionsplanung waren zunächst eine umfassende Bestandserhebung des Lärms auf der Gemarkung der Gemeinde Ebringen und dessen Darstellung in Form von Lärmkarten erforderlich (Lärmkartierung). Zuständig für die Kartierung des vom Straßenverkehr ausgehenden Lärms war gemäß § 8 Abs. 5 ImSchZuVO - sowohl für die 1. als auch die 2. Stufe - die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW).

Für die Kartierung des Lärms an der Rheintalbahn ist nach § 47e Abs. 3 BImSchG das Eisenbahnbundesamt zuständig. Die Kartierung der 2. Stufe ist seit Ende 2014 abgeschlossen und bildet die Grundlage des vorliegenden Lärmaktionsplanes.

#### 2.2 Weitere Verfahrensschritte

Der abschließende Lärmaktionsplan muss als Plan dem Abwägungsgebot entsprechen. Er bedarf deshalb einer umfassenden Abwägung aller berührten Belange und bei der Auswahl der festgesetzten Maßnahmen insbesondere der gesetzlich vorgeschriebenen Analyse des Kosten-Nutzen-Verhältnisses und der darauf aufbauenden Priorisierung der Maßnahmen. Da für die Umsetzung der Maßnahmen teilweise andere Behörden zuständig sind, wie zum Beispiel die Straßenverkehrsbehörden, die Baulastträger übergeordneter Straßen, das Eisenbahnbundesamt und die DB Netz AG, sind deren Stellungnahmen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen in die Abwägung der Priorisierung der einzelnen Maßnahmen einzustellen.

Die Gemeindeverwaltung von Ebringen hält bezüglich der Maßnahmenplanung ein abgestuftes Vorgehen für sinnvoll und hat deshalb für den vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans einen Auslösewert von 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und 55 dB(A)  $L_{Night}$  als Schwellenwert für die Ausweisung eines Lärmschwerpunktes festgesetzt. Mit diesen Werten hält sich die Gemeindeverwaltung an die Empfehlungen aus dem „Kooperationserlass“<sup>15</sup>. Bei einer zukünftigen Fortschreibung, können diese Werte abgesenkt und weitere Gebiete in die Maßnahmenplanung aufgenommen werden.

---

<sup>15</sup> Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, AZ 53-8826-15/75 vom 23.03.2012 (Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung).

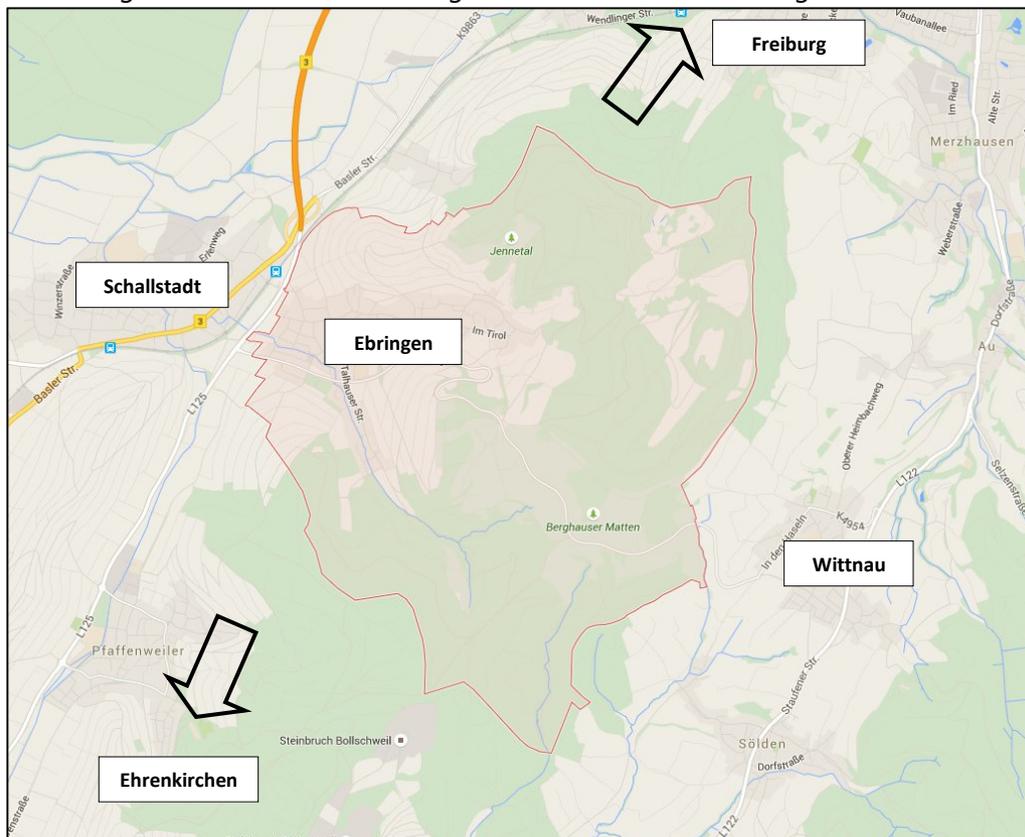


## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

### 2.3 Beschreibung des Gemeindegebietes

Die Region Südlicher Oberrhein im Südwesten von Baden-Württemberg umfasst den Stadtkreis Freiburg im Breisgau, den Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, den Landkreis Emmendingen sowie den Ortenaukreis. Die Gemeinde Ebringen - mit 2.773 Einwohnern (Stand 2013) auf einer Fläche von 8,18 km<sup>2</sup> - liegt zwischen Freiburg im Norden (ca. 4 km) und Ehrenkirchen im Süden (ca. 7 km) und ist dem Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald zugehörig. Die Gemeinde Ebringen bilden das Dorf Ebringen, der Weiler Talhausen, die Höfe Oberer Schönbergerhof und Unterer Schönbergerhof sowie die Berghäuser Kapelle (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2 - Übersicht Gemeindegebiet der Gemeinde Ebringen<sup>16</sup>



Im Norden liegt die Stadt Freiburg, im Osten liegen die Gemeinden Merzhäuser, Au und Wittnau sowie im Südwesten die Orte Ehrenkirchen und Pfaffenweiler. Im Westen grenzt unmittelbar die Gemeinde Schallstadt an.

<sup>16</sup> [www.maps.google.de/](http://www.maps.google.de/) Zugriff 26.06.2015/ freier Maßstab

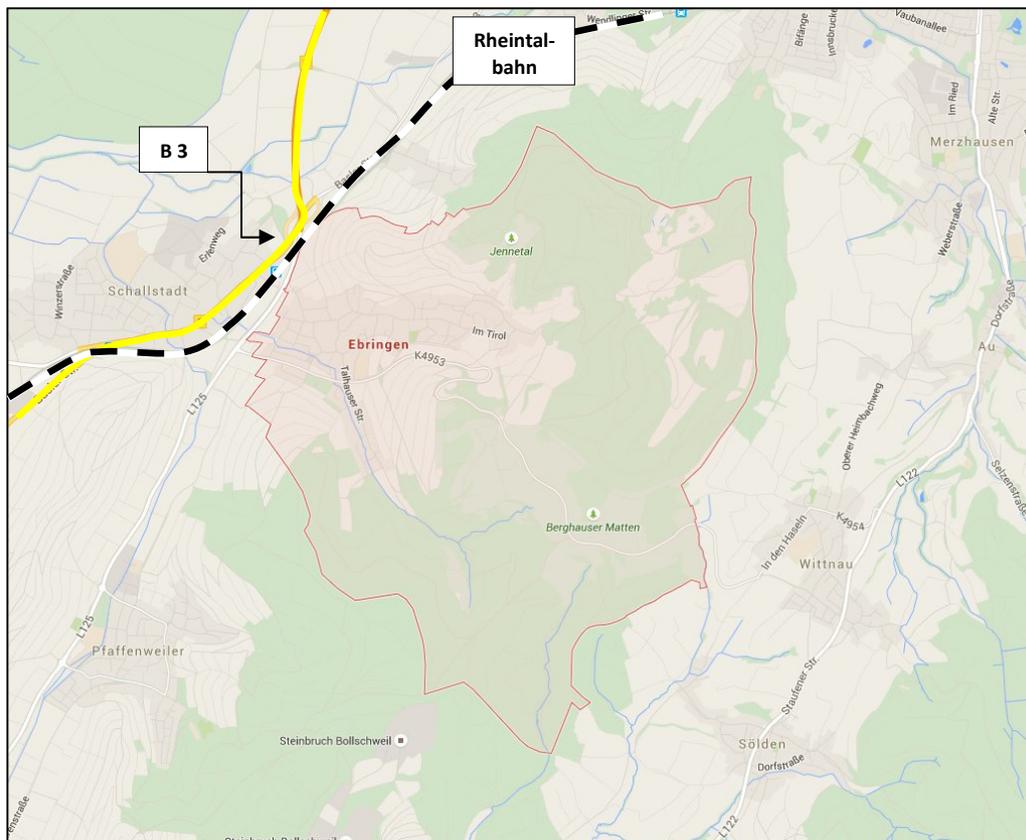


## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

### 2.4 Beschreibung der Hauptlärmquellen

Mit der Bundesstraße B 3 ist die das Gemeindegebiet tangierende und im Rahmen der 2. Stufe zu kartierenden Hauptverkehrsstraße genannt. Von untergeordneter und im Rahmen der Lärmkartierung nicht relevanter Bedeutung ist die K 4953. Das Gemeindegebiet wird von Nordosten nach Südwesten von der Haupteisenbahnstrecke Karlsruhe – Basel (Rheintalbahn) gestreift (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3 - Lage der kartierten Straßen und Schienenstrecke<sup>17</sup>



<sup>17</sup> [www.maps.google.de/](http://www.maps.google.de/) Zugriff 26.06.2015/ freier Maßstab



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

### 3 Bestands- und Konfliktanalyse (Lärmkartierung)

#### 3.1 Allgemeines

Als Grundlage für die Erstellung des Lärmaktionsplanes und zur Ermittlung der Belastung der Bevölkerung durch den Umgebungslärm dienen die, durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) für die Schiene (2. Stufe) sowie durch die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) für die Straßen (2. Stufe) durchgeführten Lärmkartierungen. Die Daten aus der Lärmkartierung werden im Folgenden untersucht, um die Schwerpunkte der Lärmbelastung durch den Schienenverkehr bzw. den Straßenverkehr und somit die Bereiche mit vordringlichem Handlungsbedarf zu identifizieren. Die Ergebnisse der Lärmkartierung - die strategischen Lärmkarten - zeigen die nachfolgenden Abbildungen (vgl. Abbildung 4 bis Abbildung 7).

#### 3.2 Ergebnisse der Lärmkartierung

Die Ermittlung der Belastetenzahlen für die Verkehrswege Schiene und Straße erfolgte nach der VBEB<sup>18</sup>. In den folgenden Tabellen wird die geschätzte Zahl von Umgebungslärm in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß Statistik zur Lärmkartierung des EBA bzw. der LUBW) dargestellt (vgl. Tabelle 4 und Tabelle 5 (Straße) sowie Tabelle 6 und Tabelle 7 (Schiene)). Ergänzend wird für den  $L_{DEN}$  die geschätzte Anzahl an belasteten Wohnungen, Schul- und Krankenhausbauten sowie die Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete aufgeführt. Weiterhin wird die Summe der Betroffenen in diesen Bereichen ( $L_{DEN} > 55$  dB(A) bis  $> 75$  dB(A) und  $L_{Night} > 50$  dB(A) bis  $> 70$  dB(A)) sowie die Summe der Betroffenen über den Auslösewerten von  $L_{DEN} > 65$  dB(A) bzw.  $L_{Night} > 55$  dB(A) ausgegeben.

Zum Vergleich und zur Bewertung dieser Lärmbelastung werden nochmals die Grenz- bzw. Orientierungswerte der nationalen Verordnungen dargestellt, die je nach Gebietseinstufung durch den Verkehrslärm zulässig sind:

#### **Grenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) - Lärmvorsorge beim Straßen- und Schienenneubau:**

Mischgebiet	64 dB(A) tags	54 dB(A) nachts
Allgemeine Wohngebiete	59 dB(A) tags	49 dB(A) nachts
Krankenhäuser, Schulen	57 dB(A) tags	47 dB(A) nachts

<sup>18</sup> Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB), Februar 2007



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

### Lärmsanierung (freiwillige Leistung ohne Rechtsanspruch)

Tabelle 3 - Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung für Schienenverkehr<sup>19</sup>

Gebietsnutzung	Immissionsgrenzwert in dB(A)	
	tags (6 bis 22 Uhr)	nachts (22 bis 6 Uhr)
An Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen; in reinen, allgemeinen Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebieten	70	60
In Kern-, Dorf- und Mischgebieten	72	62
In Gewerbegebieten	75	65

Lärmsanierungsmaßnahmen sind freiwillige Leistungen. Voraussetzung ist die Aufnahme in das Lärmsanierungsprogramm der Eisenbahnen des Bundes.

#### **Orientierungswerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau):**

Die DIN 18005 findet im Bebauungsplanverfahren Berücksichtigung, z. B. wenn neues Bauland für Wohnbebauung erschlossen wird („Neuplanungen“).

Mischgebiet                                      60 dB(A) tags                                      50 dB(A) nachts

Allgemeine Wohngebiete      55 dB(A) tags                                      45 dB(A) nachts

Es sei hier nochmals betont, dass der Bürger zwar ein Recht auf die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes hat. Für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen besteht jedoch keine Rechtsgrundlage.

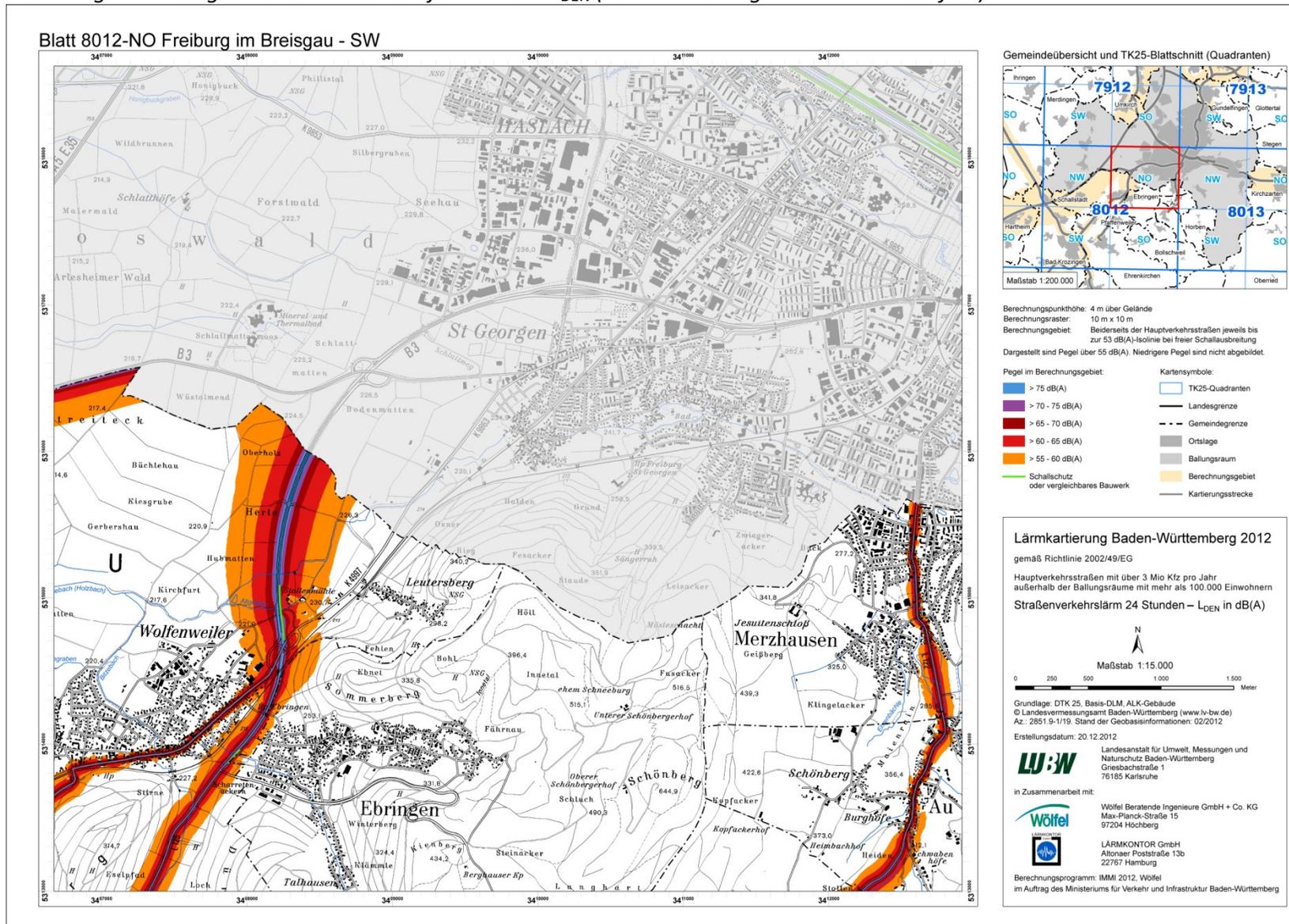
---

<sup>19</sup> Lärmschutz im Schienenverkehr, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin, März 2013.



Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

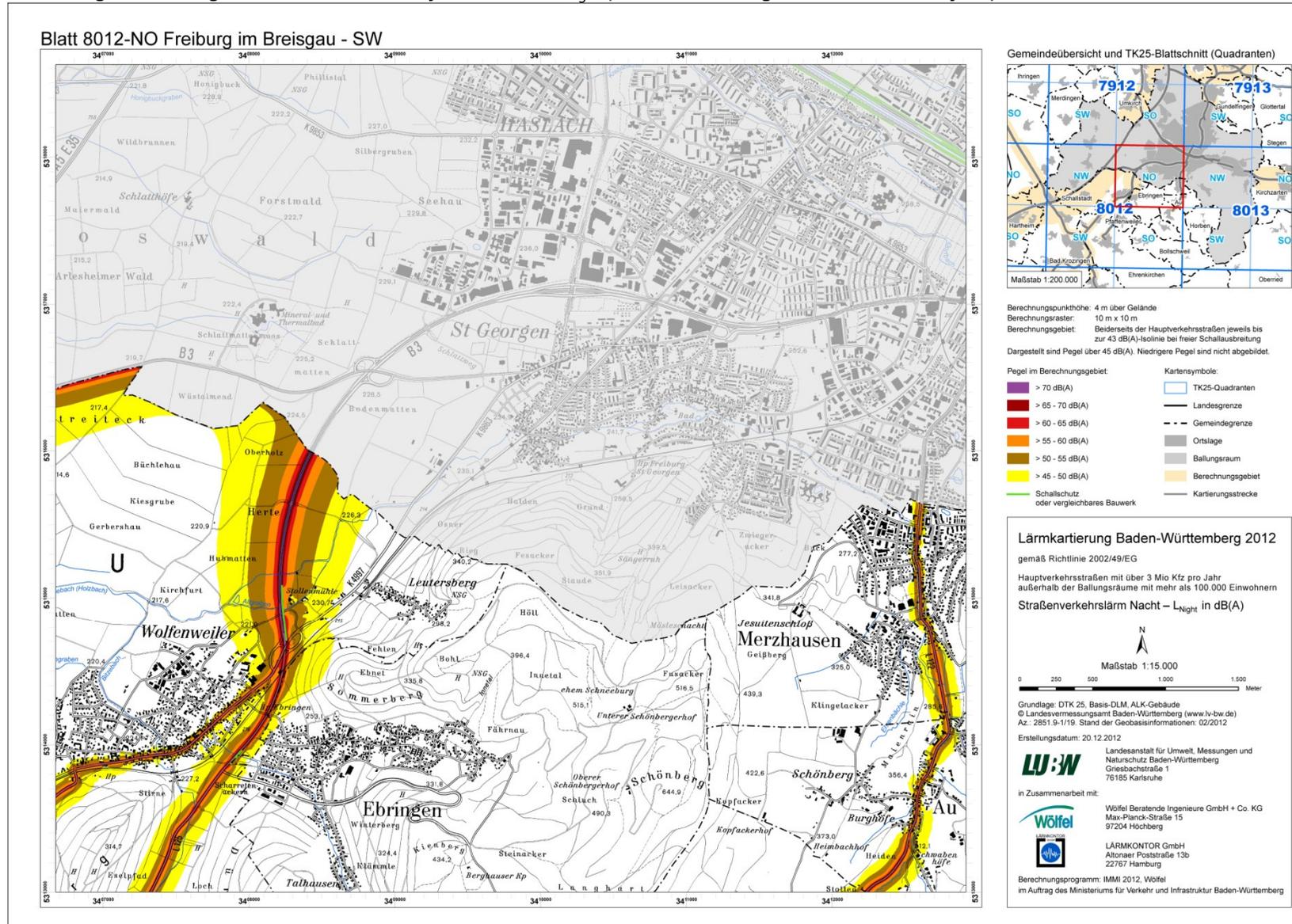
Abbildung 4 - Strategische Lärmkarte Straßenverkehr  $L_{DEN}$  (Lärmkartierung LUBW 2012 - Stufe 2)





# Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

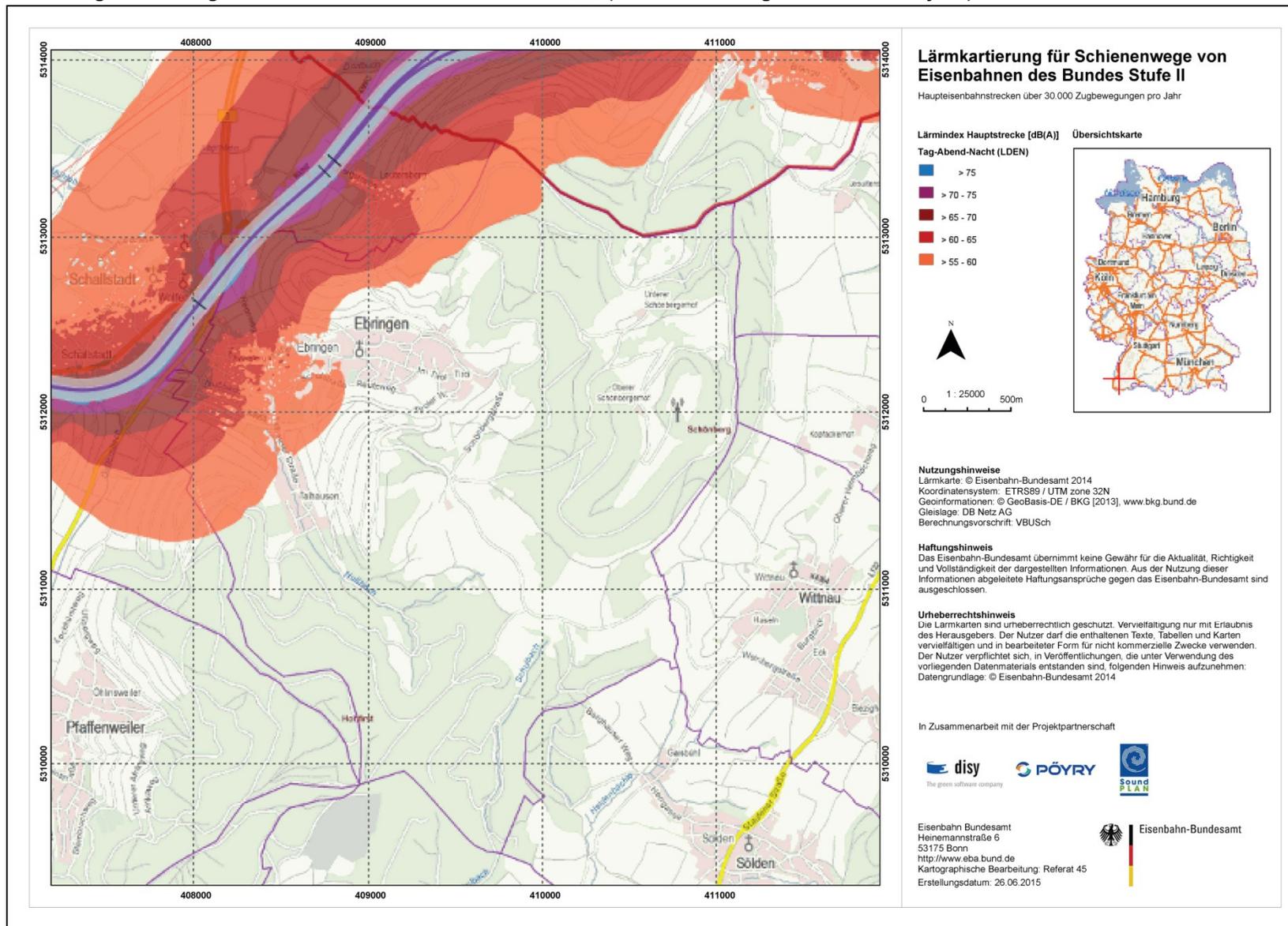
## Abbildung 5 - Strategische Lärmkarte Straßenverkehr $L_{Night}$ (Lärmkartierung LUBW 2012 - Stufe 2)





# Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

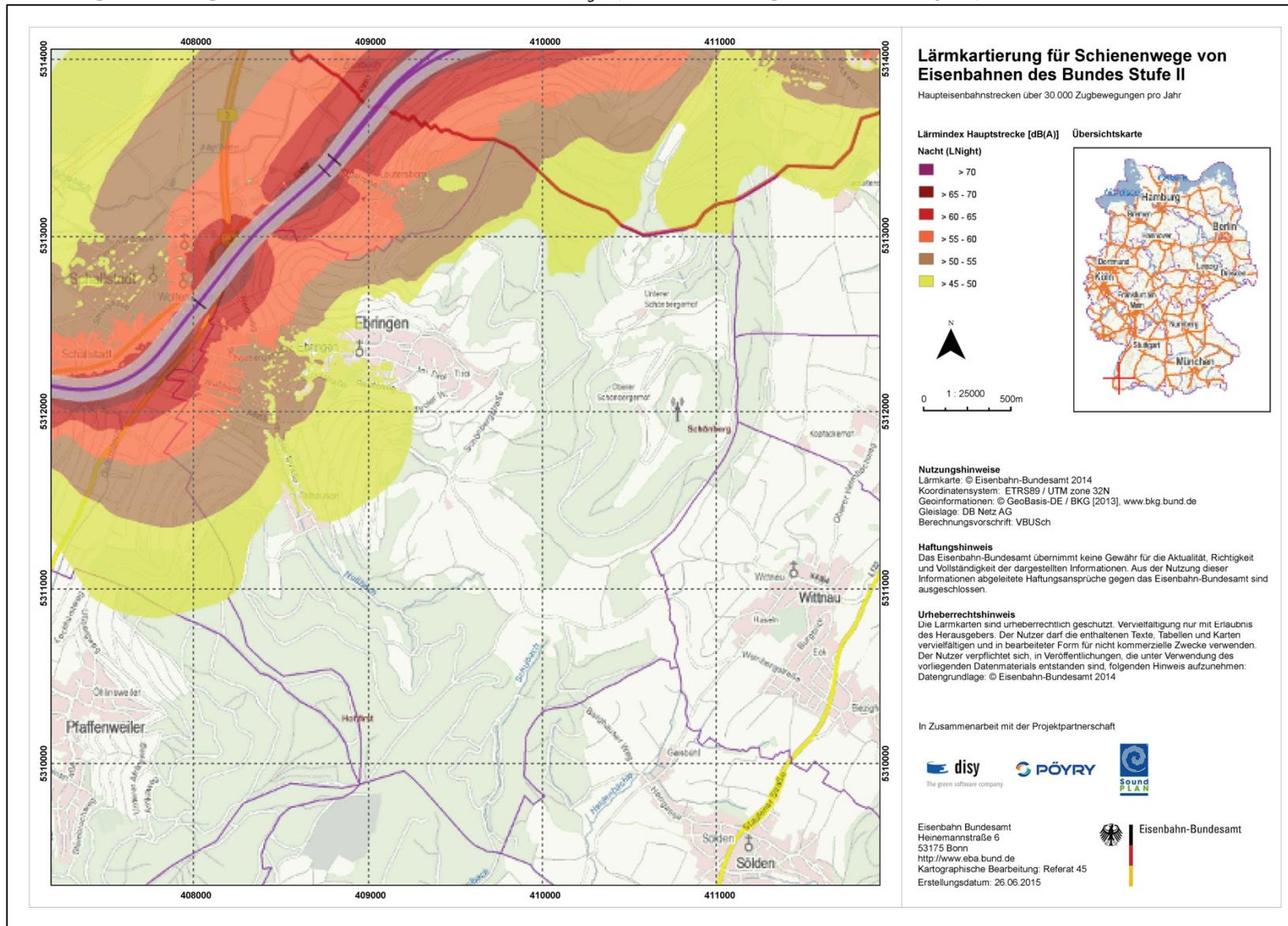
## Abbildung 6 - Strategische Lärmkarte Schienenverkehr $L_{DEN}$ (Lärmkartierung EBA 2007 - Stufe 2)





# Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

## Abbildung 7 - Strategische Lärmkarte Schienenverkehr $L_{Night}$ (Lärmkartierung EBA 2007 - Stufe 2)





## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

### Betroffenen- und Konflikanalyse (Straße)

Tabelle 4 - Geschätzte Anzahl lärmbelastete Menschen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser - Straßenverkehr  $L_{DEN}$

$L_{DEN}$ in dB(A)	Anzahl Menschen	Anzahl Wohnungen	Anzahl Schulen	Anzahl Krankenhäuser	Belastete Flächen [km <sup>2</sup> ]
> 55 - 60	3	1	0	0	0,1
> 60 - 65	0				
> 65 - 70	0	0	0	0	0,0
> 70 - 75	0				
> 75	0	0	0	0	0,0
<b>Summe insgesamt</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,1</b>
<b>Summe &gt; 65 dB(A)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>

Tabelle 5 - Geschätzte Anzahl lärmbelastete Menschen - Straßenverkehr  $L_{Night}$

$L_{Night}$ in dB(A)	lärmbelastete Menschen
> 50 - 55	0
> 55 - 60	0
> 60 - 65	0
> 65 - 70	0
> 70	0
<b>Summe insgesamt</b>	<b>0</b>
<b>Summe &gt; 55 dB(A)</b>	<b>0</b>

Durch den Straßenverkehr sind weder tags noch nachts Bewohner Belastungen über den Auslösewerten von  $L_{DEN} > 65$  dB(A) bzw.  $L_{Night} > 55$  dB(A) (2. Stufe) ausgesetzt. Aufgrund dessen, dass keine Betroffenheiten oberhalb der Auslösewerte vorhanden sind erfolgt im Rahmen dieses Lärmaktionsplanes der 2. Stufe keine Diskussion oder Festsetzung von Maßnahmen gegenüber Straßenverkehr.



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

### Betroffenen- und Konfliktanalyse (Schiene)

Tabelle 6 - Geschätzte Anzahl lärmbelastete Menschen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser - Schienenverkehr  $L_{DEN}$

$L_{DEN}$ in dB(A)	Anzahl Menschen	Anzahl Wohnungen	Anzahl Schulen	Anzahl Krankenhäuser	Belastete Flächen [km <sup>2</sup> ]
> 55 - 60	490	312	1	0	1,15
> 60 - 65	200				
> 65 - 70	10	3	0	0	0,09
> 70 - 75	0				
> 75	0	0	0	0	0,0
<b>Summe insgesamt</b>	<b>700</b>	<b>315</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1,24</b>
<b>Summe &gt; 65 dB(A)</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,09</b>
<b>Summe &gt; 70 dB(A)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>

Tabelle 7 - Geschätzte Anzahl lärmbelastete - Schienenverkehr  $L_{Night}$

$L_{Night}$ in dB(A)	lärmbelastete Menschen
> 50 - 55	440
> 55 - 60	140
> 60 - 65	10
> 65 - 70	0
> 70	0
<b>Summe insgesamt</b>	<b>590</b>
<b>Summe &gt; 55 dB(A)</b>	<b>150</b>
<b>Summe &gt; 60 dB(A)</b>	<b>10</b>

Durch den Schienenverkehr sind rund 10 Bewohner ganztägig Belastungen über den Auslösewerten von  $L_{DEN} > 65$  dB(A) (2. Stufe) ausgesetzt. Über 70 dB(A) treten keine Betroffenheiten auf.

Nachts werden ca. 10 bzw. 150 Menschen mit Pegeln über den Auslösewerten von  $L_{Night} > 60$  dB(A) (1. Stufe) bzw.  $L_{Night} > 55$  dB(A) (2. Stufe) belastet.



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

### 3.3 Analyse der Lärmkartierung

Um Bereiche starker Lärmbelastung abzugrenzen, werden die Ortslagen identifiziert, die an den Fassaden der Gebäude Werte oberhalb der Auslösewerte ( $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$  und / oder  $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ ) aufweisen. Mit diesen festgelegten Auslösewerten hält sich die Gemeindeverwaltung an die Empfehlungen des MVI Baden-Württemberg<sup>20</sup> für Lärmaktionspläne der 2. Stufe. Für diese Streckenabschnitte werden anschließend Maßnahmen zur Lärminderung zusammengestellt (vgl. Kap. 4). Bei einer zukünftigen Fortschreibung, können diese Werte weiter abgesenkt und weitere Gebiete in die Maßnahmenplanung aufgenommen werden.

### 3.4 Lärmschwerpunkt Schiene - westlicher Ortsrand Ebringen

Aus dem Ergebnis der Lärmkartierung und der Betroffenheitsanalysen wurden als wesentlicher Lärmschwerpunkt der schienenparallele westliche Ortsrand Ebringens ermittelt.

Die höchsten Belastungen durch den Schienenverkehr sind im Bereich des westlichen Ortsrands auszumachen (vgl. Abbildung 8). Dieser ist zur Bahntrasse hin zunächst durch landwirtschaftliche Nutz- und Grünflächen geprägt. Im Nordwesten befinden sich freistehende Ein- und Zweifamilienhäuser. Im sich daran anschließenden südwestlichen Bereich treten zunehmend nicht-störende Büro- und Gewerbenutzungen hinzu.

Insgesamt sind allerdings "lediglich" rund 10 Bewohner ganztägig Belastungen über dem Auslösewert von  $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$  ausgesetzt. Nachts hingegen sind ca. 150 Menschen mit Pegeln über dem Auslösewert von  $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$  belastet.

*Abbildung 8 - Gebäudetypologie westlicher Ortsrand Ebringen*



<sup>20</sup> Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, 4-8826.15/78 vom 14.12.2007



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

Abbildung 9 - Lärmschwerpunkt Schiene (westlicher Ortsrand)<sup>21</sup>  
(Auslösewerte Stufe 2:  $L_{DEN} > 65$  dB(A))

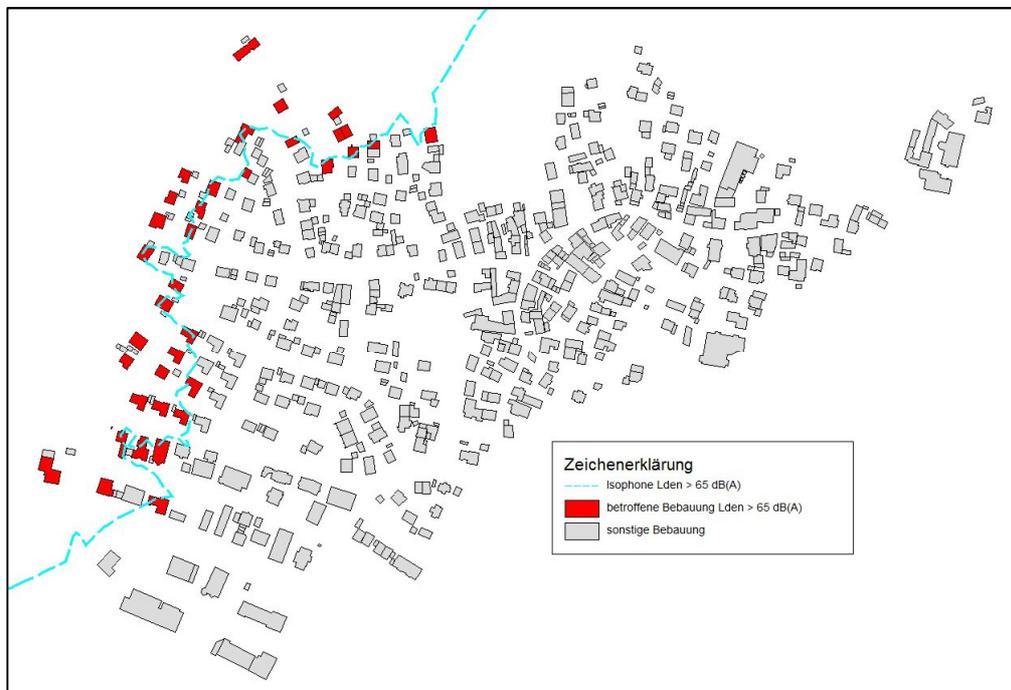
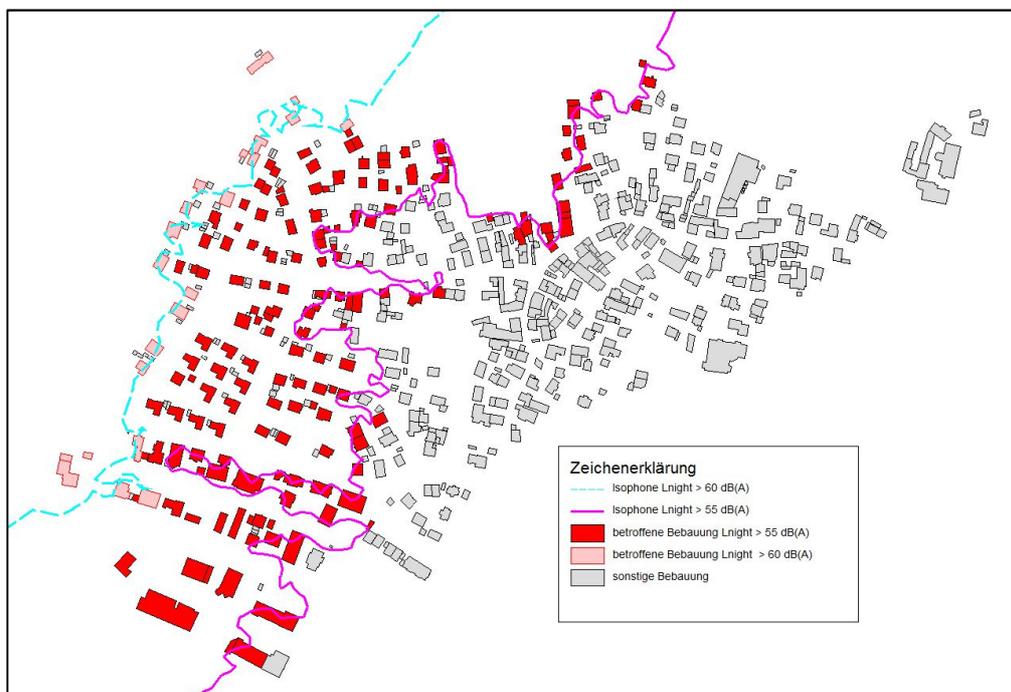
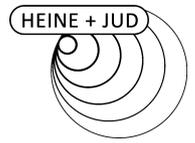


Abbildung 10 - Lärmschwerpunkt Schiene (westlicher Ortsrand)  
(Auslösewerte Stufe 2:  $L_{Night} > 55$  dB(A) bzw.  $> 60$   $L_{Night}$ )



<sup>21</sup> auf Basis der Ergebnis- und Grundlagendaten der Lärmkartierung 2014; EBA (shape-Format); Download vom 29.06.2015



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

### **3.5 Bereits vorhandene Schallschutzmaßnahmen**

Gegenüber dem Schienenverkehrslärm wurden bisher keine Maßnahmen realisiert.

### **3.6 Kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen**

Langfristig ist der Ausbau der Rheintalbahn mit einem zusätzlichen Güterverkehrsgleis (3. und 4. Gleis) geplant.

Lärm ist nicht nur ein Thema, welches bei städtebaulichen Fragestellungen zu thematisieren ist, sondern ein grundsätzliches gesellschaftlich-politisches Thema, da Lärm von uns allen und ständig erzeugt wird. Zukünftig wird es deshalb wichtig sein, über Information und Aufklärung die Herkunft und Auswirkung von Lärm darzustellen.

Zukünftig wird das Thema „Umgebungsärm“ verstärkt in städtebauliche Überlegungen Berücksichtigung finden. Die Gemeinde Ebringen wird künftig das Thema „Lärm“ bei Bebauungsplänen berücksichtigen. Entsprechende städtebauliche Planungen und bautechnische Maßnahmen werden in diesem Zusammenhang bzw. bei neuen Bebauungsplanverfahren und Änderungen von Bebauungsplänen mit aufgenommen und umgesetzt.



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

### 4 Ermittlung, Bewertung und Auswahl von Maßnahmen

In den folgenden Kapiteln werden zunächst grundsätzlich mögliche Maßnahmen gegenüber dem Schienenverkehrslärm beschrieben.

#### 4.1 Allgemeines

Die Aufstellung eines Lärmaktionsplans zielt darauf ab, durch aktive, passive und / oder organisatorisch-planerische Maßnahmen eine Verbesserung der Lärmsituation an den Hauptlärmquellen herbeizuführen. Hierbei werden Einzelfallprüfungen (für einzelne bzw. wenige Gebäude) nicht angestrebt. Zum Erzielen einer wirksamen und nachhaltigen Lärminderung sind Maßnahmen zur Vermeidung von Emissionen vorrangig anzuwenden.

Aufgrund der individuellen Voraussetzungen in jeder Kommune gibt es zwangsläufig keine standardisierbaren Handlungskonzepte für den Lärmaktionsplan. Entsprechend der örtlichen Situation, den bereits geleisteten Vorarbeiten, den finanziellen Rahmenbedingungen und den unterschiedlichen Belastungssituationen in einer Kommune müssen jeweils individuelle Maßnahmen(-bündel) entwickelt und abgestimmt werden. Kernstück der Lärmaktionspläne sind, wie zuvor erläutert, die Lärminderungsmaßnahmen, zu denen insbesondere die Instrumente der Verkehrsplanung, der Raumordnung, der auf die Geräuschquelle ausgerichteten technischen Maßnahmen, die Verringerung der Schallübertragung und verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize zählen<sup>22</sup>. Nochmals betont wird, dass die Lärmaktionsplanung nicht auf einzelne Bereiche beschränkt werden soll, bei denen die Auslösewerte überschritten werden. Wie schon der notwendige Inhalt der Lärmaktionsplanung nach der Umgebungslärm-RL zeigt, liegt der Richtlinie ein weitergehender flächenhafter Ansatz zugrunde.

Eine „Mindestwirkung“ von Lärmschutzmaßnahmen lässt sich nicht festlegen. Legte man - wie bei straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen - das vielfach geforderte 3 dB(A)-Kriterium zugrunde, so wären viele Maßnahmen nicht möglich. Dies widerspricht jedoch den Erfordernissen eines effektiven Lärmmanagements. Auch eine Lärminderung um weniger als 3 dB(A) kann zu einem deutlichen Rückgang der Belästigung und der Zahl der Belästigten führen<sup>23</sup>. Es gibt eine Reihe von Maßnahmen, die nur eine geringe Minderung des

---

<sup>22</sup> Umweltgutachten 2008 des Sachverständigenrates für Umweltfragen, Umweltschutz im Zeichen des Klimawandels, BT-Drs. 16/9990, S. 403 Rn. 847.

<sup>23</sup> Vgl. statt vieler OVG NW, Urt. v. 01.06.2005, 8 A 2350/04, juris, Rn. 63 ff.: „Allerdings ist zumindest bei besonders hoher Lärmbelastung zu berücksichtigen, dass nach akustischen Erkenntnissen auch eine Pegelminderung von weniger als 3 dB(A) hörbar ist, und in Betracht zu ziehen, dass schon das Unterbleiben einzelner Spitzenpegel für das akustische Empfinden der Betroffenen eine spürbare Erleichterung bedeuten kann, auch ohne dass eine Reduzie-



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

Mittelungspegels bewirken, jedoch zu einer deutlichen Reduzierung des Anteils Belästigter führen. Selbst wenn der Mittelungspegel „nur“ um 2 oder 3 dB(A) reduziert wird, kann die – mit dem Mittelungspegel nur unzureichend erfasste<sup>24</sup> – Störungswirkung von Spitzenschallpegeln merklich gemildert sein. Darüber hinaus können mehrere „kleine“ Maßnahmen, deren Umsetzung in unterschiedlichen Zuständigkeitsbereichen liegen, in der Summe eine Minderungswirkung von 3 dB(A) und mehr erreichen. Bei einem Vorausschluss einzelner Maßnahmen wäre die oben genannte Summenwirkung verschiedener „kleiner“ Maßnahmen nicht zu erreichen.

Die Lärmaktionsplanung ist ein interdisziplinäres Instrument, in der mehrere Fachbereiche ineinander greifen (vgl. Abb. 11). Daher ist die fachübergreifende Abstimmung und die Koordination bzw. die Kooperation zwischen den Fachplanern und der planaufstellenden Gemeinde besonders wichtig. Da ein Lärmaktionsplan alle 5 Jahre zu überarbeiten bzw. zu überprüfen ist, werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Ebringen anschließend mittelfristige und kurzfristige Maßnahmen empfohlen, deren Wirkung aus schalltechnischer Sicht „nachweisbar“ sind.

Der Anhang A1 bis A3 enthält eine tabellarische Übersicht der grundsätzlich möglichen Maßnahmen der Lärminderung an Schienenwegen. Der Fokus bei der Erläuterung der einzelnen Maßnahmen liegt auf einer kurzen Beschreibung der jeweiligen Maßnahme, der Wirkung, dem Aufwand für die Umsetzung und auf dem Zeithorizont. Sofern möglich werden zudem Aussagen zu den Kosten getroffen.

Nachfolgend werden mögliche Maßnahmen beschreiben. Diese beschränken sich auf den Schienenverkehr.

---

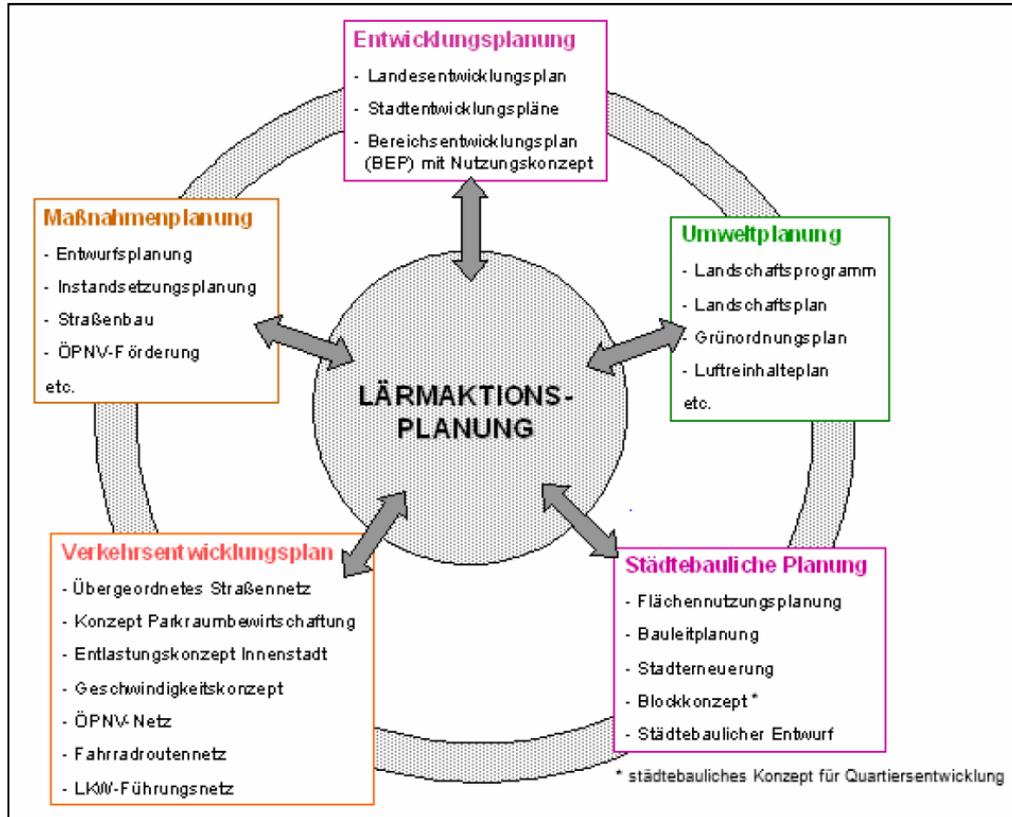
rung des insoweit nur beschränkt aussagekräftigen Mittelungspegels um 2 oder 3 dB(A) erreicht wird.“

<sup>24</sup> Ein Schlafender wird insbesondere durch Einzelereignisse – durch Spitzenschallpegel – geweckt und nicht durch einen Mittelungspegel. Der Mittelungspegel ist eine rein rechnerische Größe. Ortscheid/Wende, Zeitschrift für Lärmbekämpfung, 2004, 80 (82): Der Mittelungspegel ist eine künstliche Größe mit dem Ziel, auch fluktuierende Geräusche mit lediglich einem Wert zu kennzeichnen. Als solcher ist er im Grunde nicht hörbar; es können sogar identische Mittelungspegel zu unterschiedlichen Wahrnehmungen führen.



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

Abbildung 11 – Integration der Lärmaktionsplanung in andere raumbezogenen Planungen



Quelle: LAI – Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 18. Juni 2012



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

### 4.2 Grundsätzlich mögliche Maßnahmen – Schienenverkehr

Für die Minderung von Schienenverkehrslärm existieren verschiedene Schallschutzmaßnahmen. Dabei handelt es sich überwiegend um sogenannte aktive Maßnahmen, welche zur Vermeidung von negativen Umweltwirkungen am Emissionsort ansetzen. Durch passive Maßnahmen, wie z. B. Lärmschutzfenster, können Minderungen am Immissionsort erzielt werden. Zu den organisatorischen und planerischen Maßnahmen zählen beispielweise die Pegelminde- rung durch Geschwindigkeitsbegrenzungen oder durch einen größeren Ab- stand zwischen Emittent und Immissionsort. Grundsätzlich sind in einem ers- ten Schritt negative Umweltwirkungen bereits am Emissionsort durch aktive Maßnahmen zu vermeiden bzw. zu reduzieren. Passive und v.a. organisato- risch-planerische Maßnahmen sind beim Schienenverkehr im Vergleich zum Straßenverkehr von untergeordneter Bedeutung. Ergänzend oder, wenn akti- ve Maßnahmen nicht möglich sind, sollte in einem weiteren Schritt eine Min- derung am Immissionsort (passive Maßnahmen) vorgenommen werden. Diese Rangfolge leitet sich aus dem Grundprinzip des Umweltschutzes ab, Umweltauswirkungen möglichst an der Quelle zu vermeiden.

#### 4.2.1 Maßnahmen an der Quelle

Insbesondere aktive Maßnahmen an der Quelle der Geräuschbelastung, nach Maßgabe des Verursacherprinzips, sind die effektivsten Maßnahmen zur Lärminderung und haben deshalb grundsätzlich Vorrang vor passiven Schallschutzmaßnahmen, mit denen die Lärmbelastungen bei den Betroffenen gemildert werden sollen<sup>25</sup>. „Solche nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden, also z.B. auskragende absorbierende Fassadenelemente zur Abschirmung, Verglasung von Balkonen oder der Bau von Schallschutzfenstern mindern nur den Lärm innerhalb der Wohnungen und sollten nur hilfs- und ergänzungsweise eingesetzt werden.“<sup>26</sup>

#### Lärmschutzwände/ -wälle

Lärmschutzwände sind bei Schienenwegen sehr wirkungsvoll. Hier lassen sich Geräuschminderungen von bis zu 20 dB(A) erreichen<sup>27</sup>. Allerdings tragen v.a. Lärmschutzwände an Schienenwegen (aufgrund ihrer Länge) neben städte- baulichen Problemen auch erheblich zur visuellen Trennwirkung und Lands- chaftszerschneidung bei.

---

<sup>25</sup> LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 18.06.2012, S. 18.

<sup>26</sup> Schulze-Fielitz, in: Koch/Scheuing, GK-BImSchG, Stand: Dezember 2007, § 47d Rn. 64.

<sup>27</sup> LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 18.06.2012, S. 26f. Dabei ist je- doch zu berücksichtigen, dass Schallreflexionen an schallharten Oberflächen zusätzliche Aus- breitungswege bilden, auf denen das Geräusch zum Immissionsort gelangen kann.



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

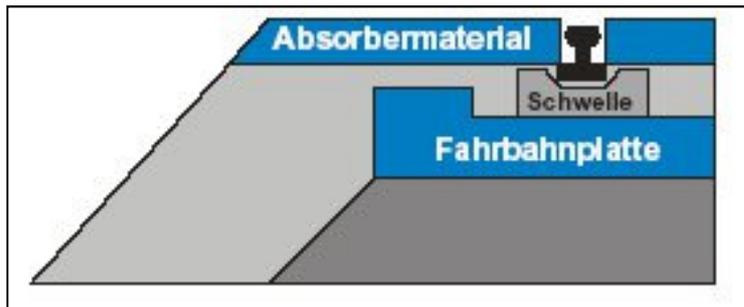
Neben diesen „klassischen“ aktiven Lärmschutzmaßnahmen, wie Wänden und Wällen, prägen in letzter Zeit zunehmend die sogenannten „innovativen“ aktiven Schallschutzmaßnahmen die Diskussion<sup>28</sup>. Die wichtigsten dieser Maßnahmen werden im Folgenden kurz erläutert (vgl. auch Anhang A1 bis A3).

In Ebringen kommen die nachfolgend vorgestellten „innovativen“ Maßnahmen grundsätzlich in Frage:

### **Absorbierende Feste Fahrbahn**

Bei der "Absorbierenden Festen Fahrbahn" wird eine Geräuschminderung durch Einsetzen von Absorptionskörpern in das Schienenbett (Mittелеlemente) oder den Bereich neben den Schienen (Randelemente) erreicht. Als Materialien sind beispielsweise Ortsbetone, Holzbetone oder Blähtone zu nennen (vgl. Giesler 1998). Im Neubauzustand legt die Deutsche Bahn AG eine Minderungswirkung von 3 dB(A) zugrunde. Giesler (1998) beschreibt eine Minderungswirkung von 1 - 2 dB(A). Grundsätzlich stellt sich die Frage nach der Überprüfung des Erhalts der Wirksamkeit des Absorptionsmaterials.

*Abbildung 12 - Absorbierende Feste Fahrbahn - Schematische Darstellung*



Quelle: BUND (2002)

<sup>28</sup> Siehe zum Beispiel: Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg. Schlussbericht vom 15.06.2012. DB Netze. Erprobungen im Rahmen des Konjunkturprogramms II.



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

### Schienenstegbedämpfer (SSD)

Beim Schienenstegbedämpfer wird die Absorption der Schienenschwingungen und des Rollgeräusches über Masse-Feder-Systeme erreicht. Diese werden als breitbandig abgestimmte Schwingungstilger beidseitig an jedem Schienensteg befestigt (vgl. DB Netz AG 2012). Der SSD reduziert demnach unmittelbar die Schienenschwingung. Der Minderungseffekt wird zwischen 1,5 - 4 dB(A) angegeben (vgl. Deutsche Bahn AG GKI 2009). Auch hier stellt sich die Frage der Überprüfung des Erhalts der Wirksamkeit.

Abbildung 13 - Info Schienenstegdämpfer



### Schienenstegbedämpfer

- Absorption der Schienenschwingung und des Rollgeräusches über Masse-Feder System

**Effekt:** 1,5 - 4 db(A)

**Status:** Umsetzbar

Quelle: Deutsche Bahn AG GKI (2009)

Es existieren fünf Produkte von vier verschiedenen Herstellern, die jeweils unterschiedliche Minderungswirkungen aufweisen<sup>29</sup>.

Abbildung 14 - Minderungspotential Schienenstegbedämpfer

Schienenstegdämpfer Typ 1-5						
	Frequenz [Hz]	Typ 1	Typ 2	Typ 3	Typ 4	Typ 5
Zugart		Pegelminderung $D_{SSD}$ [dB] im Summenpegel				
ICF		2	1	2		
IC		1	1	2	1	-1
NV		1	2	2	1	0
ET_S		3		1	1	1
GZ		1	2	3	2	
Mittelwert		2	2	2	1	0

Tab. 7: Überblick über Pegelminderung  $D_{SSD}$  für fünf verschiedene Typen von Schienenstegdämpfern im Summenpegel

Quelle: DB Netze. Schlussbericht (2012)

„Die Minderungswirkung im Summenpegel beträgt 2 dB. Der angestrebte Minderungseffekt von 3 dB wird bei der jetzigen Auslegung der Dämpfer nicht erreicht.“<sup>30</sup>

<sup>29</sup> Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg. Schlussbericht vom 15.06.2012. DB Netze. Erprobungen im Rahmen des Konjunkturprogramms II.

<sup>30</sup> DB Netze, Abschlussbericht 2012, S. 24.

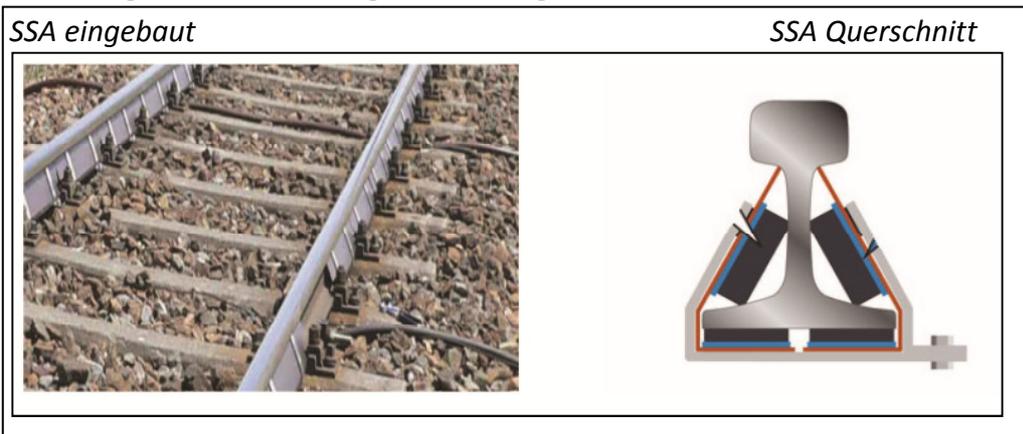


## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

### Schienenstegabschirmung

Die Schienenstegabschirmung mindert nicht die Schwingungsenergie der Schiene, sondern ihre Abstrahlung von Luftschall. Dies wird durch eine innen mit Kunstharz beschichtete Stahlblechummantelung des Schienensteges und –fußes erreicht. Der Mechanismus ähnelt dem eines „Minischallschirms“.<sup>31</sup>

Abbildung 15 – Schienenstegabschirmung



Quelle: DB Netze. Schlussbericht (2012)

Abbildung 16 – Minderungspotential Schienenstegabschirmung

Schienenstegabschirmung										
	Frequenz [Hz]	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	Summenpegel
Zugart		Pegelminderung $D_{SSA}$ [dB]								
ICE		-	-	-	-	-	-	-	-	-
IC		2	3	2	2	2	2	2	2	2
NV		1	2	0	1	3	3	1	0	3
ET_S		2	4	4	4	4	4	4	3	4
GZ		0	0	0	0	1	1	1	0	1
Mittelwert		1	2	2	2	3	3	2	1	3

Tab. 10: Pegelminderung  $D_{SSA}$  für die Schienenstegabschirmung; (positive Werte geben eine Pegelminderung an, negative Werte eine Pegelerhöhung)

Quelle: DB Netze. Schlussbericht (2012)

Die Pegelminderung der Schienenstegabschirmung ist in der Abb. 16, unterteilt nach Zuggattungen, dargestellt. Für die Züge des Personenfernverkehrs (IC) und den Personennahverkehr (NV) weist diese Maßnahme ein Minderungspotential bis 4 dB auf. Für Güterzüge (GZ) hingegen, die einen wesentlichen Anteil an der Belastung der Rheintalbahn haben, ist die Wirksamkeit als eher gering einzustufen (bis 1 dB Minderung). Die angesprochene Pegelmin-

<sup>31</sup> Ebda. S. 26



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

derung von 2 – 3 dB(A) wird mit dieser Maßnahme, zumindest für Güterzüge nicht erreicht.

### **Besonders überwachtetes Gleis (büG)**

Beim "besonders überwachten Gleis" (büG) gilt der Grundsatz: je geringer die Rauheit der Schienenoberfläche, desto geringer die Schallemissionen. Entsprechend werden die Schienen durch bestimmte Schleifverfahren (z. B. oszillierendes Schleifen) geglättet. In diesem Zusammenhang ist allerdings auch die Rauheit der Radkörper für die Schallemissionen von Bedeutung und es besteht daher ein enger Zusammenhang mit der Umrüstung der Güterzüge mit Verbundstoff-Bremssohlen (vgl. Punkt „Verbundstoffsohlen versus Grauguss-Sohlen“). Die Schall03-2014<sup>32</sup> weist im Frequenzbereich zwischen 500 - 4.000 Hz eine Pegelkorrektur von -4 dB(A) bis -5 dB(A) aus. Grundsätzlich ist die Wirksamkeit stark abhängig vom Bearbeitungsintervall der Schleifvorgänge der Schienen und der Rauheit der Räder. Zu hinterfragen ist zudem die grundsätzliche Überwachung der Maßnahme. Zur Frage, ob die pegelmindernden Effekte der Schienenstegbedämpfung/-abschirmung und des BüG kumulativ angesetzt werden können, sind uns keine konkreten Untersuchungen bekannt. Ein Hinweis im Abschlussbericht zur Erprobung innovativer Schallschutzmaßnahmen (2012) lässt diese Vermutung jedoch zu. Es wird konstatiert, dass die Oberflächenrauheiten von Rad und Schiene keinen signifikanten Einfluss auf die Dämpfer hat. „Diese bestimmen zwar, wie stark Rad und Schienen zu Schwingungen angeregt werden, aber nicht wie stark diese Schwingungen abklingen“<sup>33</sup>. Ob dies auch für die Schienenstegabschirmungen gilt, wird nicht erläutert.

*Abbildung 17 - Oszillierend arbeitendes Schleifaggregat*



Quelle: Hartleben 2010

<sup>32</sup> Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03), Anlage 2 zur 16. BImSchV, 18. Dezember 2014

<sup>33</sup> DB Netze, Abschlussbericht 2012, S. 19.

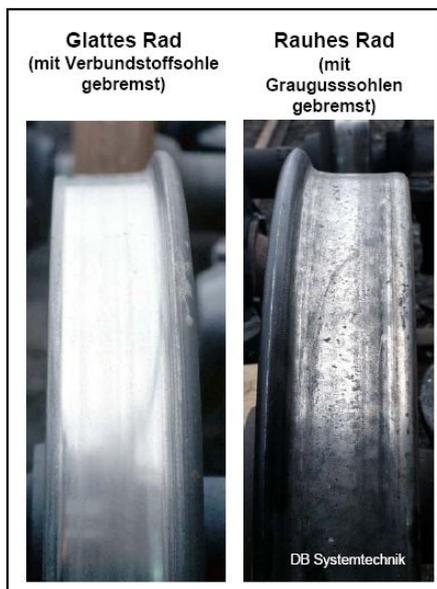


## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

### Verbundstoffsohlen versus Grauguss-Sohlen

Sowohl die sog. LL-Sohle (Low-Low-Bremssohle) (zugelassen seit bJuli 2013) als auch die sog. K-Sohle (Komposit-Bremssohle) (europaweite Zulassung seit 2003) unterscheiden sich von Grauguss-Bremsen dadurch, dass sie die Laufflächen der Räder nicht aufrauen. Der Einsatz dieser Verbundstoffsohlen kann das Rollgeräusch um bis zu 10 dB(A) verringern (vgl. Dörsch 2011). Dabei stellen sich die Fragen nach der Umrüstdauer der Güterzugflotte sowie dem Anteil K- bzw. LL-besohlten Güterzüge und die damit zusammenhängende Minderungswirkung.

Abbildung 18 - Vergleich Radzustand Verbund- versus Graugusssohle



Quelle: Dörsch 2011

Damit die Flüsterbremse flächendeckend ihre Wirkung entlang der Gleise entfalten kann, ist die konsequente Umrüstung von Güterwagen mit Grauguss- auf Verbundstoffbremssohle notwendig. Dazu müssen mindestens 80 % aller Güterwagenlaufleistungen mit Verbundstoffbremssohle erbracht werden. Für den Schienengüterverkehr in Deutschland heißt das, dass rund 180.000 Wagen umgerüstet werden müssen, etwa 60.000 davon bei DB Schenker Rail. Auf dem deutschen Eisenbahnnetz fahren weitere rund 60.000 Güterwagen privater deutscher Wagenhalter und etwa 60.000 Wagen ausländischer Bahnen und ausländischer privater Wagenhalter mit nennenswerter Laufleistung. Auch wenn einzelne Züge deutlich leiser fahren, ist eine nennenswerte Lärmreduzierung nur durch eine umfassende Umrüstung zu erreichen. Insgesamt fahren heute in Deutschland etwa 20.000 - 25.000 Güterwagen verschiedenster Güterbahnen und Wagenhalter mit leisen Sohlen<sup>34</sup>.

<sup>34</sup> DB Netze. Themendienste 06/2013 BW/HGZ



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

Die Umrüstung der 180.000 Waggons soll nach der Planung der DB und der Bundesregierung bis 2020 abgeschlossen sein.

### **Geschwindigkeitsbeschränkungen**

Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind - auch beim Schienenverkehr - effektive und kostengünstige Maßnahmen zur Lärminderung.

#### **4.2.2 Maßnahmen des passiven Schallschutzes**

Soweit aktiver Schallschutz nicht machbar ist oder aus Kostengründen nicht realisierbar ist kommt passiver in Betracht<sup>35</sup>. Im Rahmen der - gesetzlich nicht vorgeschriebenen - Lärmsanierung an bestehenden Strecken der Eisenbahnen des Bundes kann bei Überschreitung der Sanierungswerte von 70 dB(A) tags und / oder 60 dB(A) nachts eine Lärmsanierungsmaßnahme durchgeführt werden. Sind dabei aktive Maßnahmen nicht oder nicht in ausreichendem Maße möglich, so werden den Eigentümern der betroffenen Gebäuden die Durchführung von passiven Maßnahmen wie der Einbau von Schallschutzfenstern angeboten.<sup>36</sup>

#### **4.2.3 Sonstige Maßnahmen**

Die Lärmaktionsplanung verfolgt einen umfassenden Managementansatz. In Betracht zu ziehen sind grundsätzlich alle – insbesondere rechtliche, technische und wirtschaftliche Instrumente – um Lärm zu reduzieren. Dazu gehören auch integrierte Ansätze wie etwa die Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) oder die Aufstellung eines „Verkehrsentwicklungsplans“.

Die genannten Maßnahmen stellen langfristige Prozesse dar, die im Rahmen des vorliegenden Entwurfs des Lärmaktionsplans der Gemeinde Ebringen noch nicht eingehen. Hier werden, wie zuvor erläutert, kurz- und mittelfristige Maßnahmen einbezogen. Die längerfristigen Prozesse finden ggf. im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans in 5 Jahren Berücksichtigung. Weiterhin findet die Lärmaktionsplanung bei zukünftigen Planungsüberlegungen Berücksichtigung und wird bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans dokumentiert.

---

<sup>35</sup> Zum Vorrang des aktiven vor dem passiven Schallschutz siehe oben im Text.

<sup>36</sup> Lärmschutz im Schienenverkehr, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, März 2013, S. 32



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

### **4.3 Methodik der Maßnahmenauswahl**

#### **Kriterien für die Priorisierung der Maßnahmen**

Wie bereits dargelegt, enthält der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplans für die frühzeitige Bürger- und Behördenbeteiligung noch keine abschließende Priorisierung der festzusetzenden Maßnahmen, da zunächst die Stellungnahmen der betroffenen Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit eingeholt werden sollen, bevor die Maßnahmen im Einzelnen bewertet und priorisiert werden können. Der vorliegende Entwurf enthält allerdings bereits insoweit eine Priorisierung, als unter den technisch möglichen Maßnahmen einzelne Maßnahmen ausgeschieden, andere dafür ausgewählt und festgesetzt wurden. Maßgebliches Kriterium für diese erste Auswahlstufe war die Wirksamkeit der Maßnahmen. Ausgeschlossen worden sind damit Maßnahmen, die nur eine geringe Wirkung aufweisen. Das bedeutet jedoch nicht, dass diese Maßnahmen bereits endgültig ausgeschieden sind. So könnte sich z.B. in Folge der Stellungnahmen der betroffenen Verkehrsträger ergeben, dass bei empfohlenen Maßnahmen das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht akzeptabel ist oder rechtlich nicht umgesetzt werden können, so dass diese Maßnahmen vollständig ausscheiden. Dann müsste nochmals geprüft werden, ob nicht die bereits ausgeschiedenen Maßnahmen doch wieder in den Maßnahmenkatalog aufgenommen werden.

### **4.4 Maßnahmen zur Lärminderung in Ebringen**

#### **Mögliche Maßnahmen**

Aufgrund der Entfernung zur Schienentrasse sind am Lärmschwerpunkt westlicher Ortsrand Ebringen aktive Maßnahmen in Form von Lärmschutzwänden erfahrungsgemäß weniger wirksam. Im Rahmen der Einleitung eines Lärmsanierungsprogrammes sind v.a. die „innovativen“ Maßnahmen gemäß Kapitel 4.2 denkbar.

#### **Vorgesehene Maßnahmen**

Das Eisenbahnbundesamt prüft, ob aktive Schallschutzmaßnahmen - in Form von „innovativen“ Maßnahmen - im Rahmen der Aufstellung eines Lärmsanierungsprogramms möglich sind.



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

### 4.5 Zusammenfassende Darstellung vorgesehener Maßnahmen

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht welche Maßnahmen an den Lärmschwerpunkten der Gemeinde Ebringen vorgesehen sind und welche Behörde für die Umsetzung der Maßnahme zuständig ist.

*Tabelle 8 - Vorgesehene Maßnahmen und Zuständigkeiten für die Umsetzung, Lärmschwerpunkte*

Lärmbelasteter Bereich	Hauptlärmquelle	Maßnahme	zuständig
Ebringen	Schiene	Aufstellung Lärmsanierungsprogramm/ innovative Maßnahmen	Eisenbahnbundesamt/ Gemeinde
		Bauleitplanung	Gemeinde



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

### 5 Weiteres Verfahren

Der Gemeinderat der Gemeinde Ebringen hat die Ergebnisse der Lärmkartierung in seiner Sitzung am 16.11.2015 zur Kenntnis genommen und verabschiedet. Die Verwaltung wird damit beauftragt, gemäß § 7 der 34. BImSchV<sup>37</sup> die Öffentlichkeit über die Ergebnisse der Lärmkarten zu unterrichten. Die Lärmkarten / der Entwurf des Lärmaktionsplans liegen öffentlich im Rathaus Ebringen zur Einsicht aus. Der genaue Termin der öffentlichen Auslegung wird öffentlich bekannt gegeben. In etwa zeitgleich dazu wird die Beteiligung der von der Lärmaktionsplanung betroffenen Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Diese werden von der Gemeinde Ebringen einzeln angeschrieben und zur Abgabe einer Stellungnahme binnen einer Frist von 2 Monaten aufgefordert.

Weiter ist beabsichtigt, die Lärmkartierung und den Entwurf zum Lärmaktionsplan über die Homepage der Gemeinde zugänglich zu machen.

Die Ergebnisse und Bewertungen der Öffentlichkeitsbeteiligung werden in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.

---

<sup>37</sup> Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 6. März 2006.



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

### 6 Fazit – Ausblick - Chancen und Grenzen eines Lärmaktionsplans

Für die Gemeinde Ebringen erfolgte auf Grundlage der Lärmkartierung der 2. Stufe (Straße) bzw. 2. Stufe (Schiene) die Ausarbeitung des Entwurfs eines Lärmaktionsplans. Anders als in den nationalen Verordnungen werden in der Umgebungslärmrichtlinie keine Grenzwerte festgelegt, die eingehalten werden bzw. bei deren Überschreitungen lärmindernde Maßnahmen ergriffen werden müssen. Die sogenannten Auslösewerte, bei deren Überschreitung Maßnahmen geprüft und wenn möglich umgesetzt werden sollten, werden von den Gemeinden selbst festgelegt. Die Gemeinde Ebringen hat die Auslösewerte von 65 dB(A)  $L_{DEN}$  bzw. 55 dB(A)  $L_{Night}$  festgelegt und hält sich damit an die Empfehlungen aus dem „Kooperationserlass“<sup>38</sup>. Der Bürger hat zwar ein Recht zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans, jedoch besteht kein Rechtsanspruch auf die Umsetzung der lärmindernden Maßnahmen. In der Umgebungslärmrichtlinie werden keine Aussagen und Festlegungen gemacht, wie die Ziele der Lärminderung erreicht werden sollen und können. Weiterhin ist die Finanzierung zur Umsetzung der eventuell erforderlichen Maßnahmen ungeklärt. Eine weitere Schwierigkeit bei der Umsetzung von Maßnahmen ist die der Zuständigkeit. Z.B. liegt die Baulast der klassifizierten Straßen sowie der Schienenstrecken nicht in den Händen der Gemeinde, so dass die Umsetzung der Maßnahmen, die von der Gemeinde gerne verfolgt werden würden daran scheitern, dass die Straßenverkehrs- oder die Straßenbaubehörde bzw. das Eisenbahnbundesamt die Maßnahme ablehnt. Die Abweisung ist meist damit verbunden, dass die geltenden nationalen Grenzwerte nicht überschritten werden.

Die Einwohner der Gemeinde Ebringen sind in einigen Bereichen Pegeln über den festgelegten Auslösewerten (65 dB(A)  $L_{DEN}$ , 55 dB(A)  $L_{Night}$ ) ausgesetzt und es sollte über weitere Maßnahmen nachgedacht werden. Gegenüber dem Straßenverkehr sind keine im Rahmen der Lärmaktionsplanung relevanten Betroffenheiten vorhanden. Gegenüber dem Schienenlärm treten im Vergleich zum Straßenverkehr deutlich höhere Betroffenheiten auf. So werden im Bestand z.T. die Schwellenwerte möglicher Gesundheitsgefährdung (von 60 dB(A) nachts) und damit auch die Lärmsanierungswerte teilweise sowie die Auslösewerte nachts überschritten. Hier ist die Aufstellung eines Lärmsanierungsprogrammes anzustreben im Rahmen dessen v.a. „innovative“ Maßnahmen denkbar sind.

Es sei nochmals darauf hingewiesen, dass die Aufstellung eines Lärmsanierungsprogrammes für die Schiene nicht in den Händen der Gemeinde alleine liegt, so dass die Umsetzung der Maßnahmen in der Hand des Eisenbahnbun-

---

<sup>38</sup> Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, AZ 53-8826-15/75 vom 23.03.2012 (Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung).

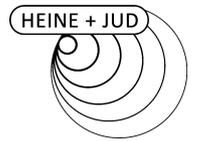


## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

desamtes liegt und die Maßnahmen erfahrungsgemäß erst umgesetzt werden, wenn die nationalen geltenden Grenzwerte überschritten werden.

Soweit aktiver Schallschutz nicht machbar ist und auch künftig ausscheidet, kommt ein passiver Schallschutz an den betroffenen Gebäuden in Betracht. Lärmsanierungsmaßnahmen sind freiwillige Leistungen. Voraussetzung ist eine Überschreitung der Sanierungswerte von 70 dB(A) tags und / oder 60 dB(A) nachts für allgemeine Wohngebiete sowie für Krankenhäuser und Schulen. Für Dorf-, Misch- und Kerngebiete gelten Sanierungswerte von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts. Die Aufnahme in das Lärmsanierungsprogramm für Schienenwege des Bundes muss von der Gemeinde beantragt werden, die Aufnahme liegt jedoch nicht in ihrer Hand. Erfahrungsgemäß befindet sich der Gebäudebestand in Baden-Württemberg in recht gutem Zustand bzw. wurden bereits Schallschutzfenster von vornherein vorgesehen, so dass Leistungen aus Sanierungsprogrammen kaum in Anspruch genommen werden. Die Gemeinde Ebringen wird aber die gegebenen Fördermöglichkeiten abprüfen.

Der vorliegende Lärmaktionsplan stellt mögliche Ansätze zur Lärmmindeurng dar. Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen führt zu einer Entlastung der betroffenen Bürger und ist Bestandteil einer nachhaltigen Gemeindepolitik.



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

### 7 Anhang

<b>A1 – A3</b>	Mögliche Lärmschutzmaßnahme gegenüber Schienenverkehr
<b>A4 – A11</b>	Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, AZ 53-8826. 15/75 vom 23.03.2012 („Kooperationserlass“)
<b>A12 – A20</b>	Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, AZ 53-8826. 15/75 vom 12.04.2013 („Informationen zur Lärmaktionsplanung“)
<b>A21 – A25</b>	Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, AZ 5-8826. 15/75 vom 11.10.2013 („Lärmaktionsplanung – Neuer Musterbericht und EU-Pilotverfahren“)



Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

Tabelle 9 - mögliche passive Maßnahmen

Passive Maßnahmen	Wirkung	Aufwand für die Umsetzung	Zeitmaß	Kosten	Anmerkungen
Lärmschutzfenster und Schalldämmlüfter	je nach Schallschutzklasse				
Verbesserte Schalldämmung von Außenwänden, Dächern und Außentüren; Anbringen von schallschluckender Verkleidungen an Terrassen und Balkonen					
Organisation der Nutzungen in Grundrissen	mittel		mittel	sehr hoch	Im Bestand nur bedingt geeignet; bei Planungen können gute Ergebnisse erzielt werden



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

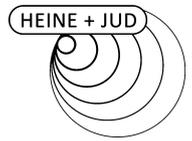
Tabelle 10 - mögliche aktive Maßnahmen gegenüber Schienenlärm

Aktive Maßnahmen	Wirkung	Aufwand für die Umsetzung	Zeitmaß	Kosten	Anmerkungen
<b>Lärmschutzwände und -wälle</b>	groß bis sehr groß: 5 bis 15 dB(A)	mittel bis groß; je nach Ausführung	kurz- bis mittelfristig	Wände: hoch, je nach Ausführung zw. 200 und 500 €/m <sup>2</sup> Wälle: bei vorhandenem Material und günstigem Grunderwerb zwischen 10 und 60 €/m <sup>2</sup>	
<b>Troglagen, Teilabdeckungen</b>	groß (bei genügender Tiefe der Absenkung)	groß; bei Neuplanungen, anstehender Sanierung oder in Verbindung mit verkehrsplanerischen Maßnahmen geringer	langfristig	hoch	
<b>Tunnel</b>	sehr groß (bei ausreichender Länge)	sehr groß	langfristig	sehr hoch	an Tunnelportalen durch Reflexionen erhöhte Schallabstrahlungen = u.U. weitere Maßnahmen erforderlich; Weitere Randbedingungen (Be- u. Entlüftung, Rettungswege, Beleuchtung) = höhere Kosten



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

Aktive Maßnahmen	Wirkung	Aufwand für die Umsetzung	Zeitmaß	Kosten	Anmerkungen
<b>Schienen schleifen (BüG)</b>	mittel: bis 3 dB(A)	mittel	abhängig von Kapazitäten der Deutschen Bahn AG	mittel	Gute Wirkung direkt nach dem Schleifen, dann nachlassende Wirkung
<b>Austausch der Bremsen</b>	groß: bis 10 dB(A)	groß	mittel- bis langfristig	hoch	Verbundstoffsohlen (LL- oder K-Sohle ersetzen herkömmliche Grauguss-Sohlen)
<b>Schienenstegdämpfer</b>	Gering bis mittel: 1 bis 4 dB(A)	mittel	kurz- bis mit- telfristig	mittel	Schwingungstilger beidseitig an jedem Schie- nensteg befestigt; Frage der Überprüfung des Erhalts der Wirksamkeit
<b>Absorbierende Fahrbahn</b>	Gering bis mittel: 1 bis 3 dB(A)	mittel	kurz- bis mit- telfristig	mittel	Einsetzen von Absorptionskörpern in das Schienenbett; Frage der Überprüfung des Er- halts der Wirksamkeit des Absorptionsmateri- als



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

  
**Baden-Württemberg**  
MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur  
Postfach 103452 • 70029 Stuttgart

An die  
Kommunen des Landes Baden-Württemberg

Regierungspräsidien  
Abteilungen 4, 5 und 6

Nachrichtlich:

Landratsämter

Landkreistag Baden-Württemberg

Städtetag Baden-Württemberg

Gemeindetag Baden-Württemberg

Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg  
Abteilung 3

 Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung

Sehr geehrte Damen und Herren,

bei der Umsetzung der Regelungen des § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) zur Lärmaktionsplanung sind verschiedene administrative und rechtliche Schwierigkeiten deutlich geworden. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur gibt deshalb Hinweise zum Verfahren zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen und zur Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen.

Hauptstätter Str. 67 • 70178 Stuttgart (VVS: Österreichischer Platz) • Behindertengerechte Parkplätze vorhanden  
Telefon 0711 231-3091 • Telefax 0711 231-5899 • poststelle@mvi.bwl.de  
www.mvi.baden-wuerttemberg.de • www.service-bw.de



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

- 2 -

### **A. Auslösewerte und sonstige Richtwerte für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen**

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur regt an, bei der Beurteilung, ob und wo ein Lärmaktionsplan aufgestellt wird, auf jeden Fall die Bereiche zu betrachten, in denen Lärmpegel  $L_{DEN}$  von 65 dB(A) oder  $L_{Night}$  von 55 dB(A) erreicht oder überschritten werden (Auslösewerte). Ergänzend ist für alle kartierten Bereiche zu prüfen, ob diese ebenfalls einzubeziehen sind, auch wenn die genannten Auslösewerte unterschritten werden. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn weniger belastete Gebiete mit den o. g. Bereichen in engem Zusammenhang stehen oder einen seit langem bekannten Lärmschwerpunkt bilden. Ein unverhältnismäßig großer Aufwand für Einzelplanungen, d. h. Lärmaktionspläne für wenige Betroffene, sollte vermieden werden. In diesen Fällen können in Frage kommende lärmindernde Maßnahmen auch unabhängig von einem Lärmaktionsplan geprüft und ergriffen werden. Bei der Lärmaktionsplanung für Flugplätze sind nach § 14 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu beachten.

Angeregt wird weiter, mit der Lärmaktionsplanung darauf hinzuwirken, die genannten Auslösewerte nach Möglichkeit zu unterschreiten. Nach § 47d Abs. 2 BImSchG soll es auch Ziel der Lärmaktionspläne sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.

Bei Lärmpegeln über einem  $L_{DEN}$  von 70 dB(A) oder einem  $L_{Night}$  von 60 dB(A) liegen sehr hohe Lärmbelastungen vor. Für diese Bereiche sind vordringlich Maßnahmen im Lärmaktionsplan festzulegen, um die Lärmbelastungen sowie die Anzahl der Betroffenen zu verringern. Für straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wird auf Abschnitt C verwiesen.

### **B. Verfahren zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen**

Bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen sind die Öffentlichkeit, die von den Lärmaktionsplänen berührten Fachbehörden sowie sonstige Träger öffentlicher Belange einzubeziehen.



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

- 3 -

Das Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes ist im Wesentlichen in § 47d Abs. 3 BImSchG geregelt.

Ausdrücklich geregelt ist, dass die Öffentlichkeit zu beteiligen ist und ihr insbesondere rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit zu geben ist, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken.

Den Regelungen kann nicht entnommen werden, wie das Planaufstellungsverfahren im Einzelnen konkret abzulaufen hat. In der Praxis orientieren sich viele Gemeinden an dem Verfahren der Bauleitplanung.

Auf jeden Fall sind alle Fachbehörden zu beteiligen, die als Träger öffentlicher Verwaltung für die Durchsetzung der Maßnahmen in Lärmaktionsplänen zuständig sind (siehe § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG). Ebenfalls zu beteiligen sind die Behörden, die planungsrechtliche Festlegungen in Lärmaktionsplänen in ihren Planungen zu berücksichtigen haben. Darüber hinaus kann auch eine breitere Beteiligung sinnvoll sein, um den Entscheidungen ein erweitertes Meinungsbild zu Grunde zu legen.

Um eine sinnvolle und effektive Aktionsplanung durchzuführen, ist es besonders wichtig, dass die planaufstellende Gemeinde und die für die Umsetzung von Maßnahmen zuständigen Fachbehörden bei der Aufstellung eines Lärmaktionsplans eng **kooperieren** und die notwendigen Handlungen **koordiniert** werden. Die planaufstellende Gemeinde hat den Fachbehörden wie auch den sonstigen Trägern öffentlicher Belange die Möglichkeit zu geben, sich frühzeitig und fundiert in das Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans einzubringen. Fachbehörden und Gemeinden stellen sich vorhandene relevante Daten und Informationen zur Verfügung. Neben den für die Berechnung erforderlichen Daten sind dies insbesondere die Daten zu den bereits vorhandenen aktiven und passiven Lärmschutzeinrichtungen. Die Fachbehörden bringen ihre Erwägungen und Prüfungen von Maßnahmenvorschlägen in das Planaufstellungsverfahren ein und können eigene Maßnahmenvorschläge unterbreiten.

Im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie Baden-Württemberg wurde in dem Projekt „Strategie für einen lärmarmen Verdichtungsraum“ ein „Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit“ erarbeitet. Dieser gibt, orientiert am Bebauungsplanverfahren, der Gemeinde praktische Hinweise für den Ablauf des Verfahrens zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes. Der Leitfaden wirbt



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

- 4 -

außerdem für eine interkommunale Zusammenarbeit. Die Netzstruktur der Hauptlärmquelle Straßenverkehr legt nahe, bei der Lärmaktionsplanung einen regionalen Ansatz zu verfolgen. Durch eine interkommunale Zusammenarbeit wird es möglich, die Vor- und Nachteile von Maßnahmen einvernehmlich abzuwägen, gemeinsame Lösungen zu finden und die Kosten der Lärmaktionsplanung gegenüber unabhängigen Einzelplanungen zu reduzieren. Die Anwendung des Leitfadens wird empfohlen. Er ist im Internet eingestellt unter [www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/105939/](http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/105939/).

### **C. Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen**

Nach § 47d Abs.6 i.V.m. § 47 Abs.6 BImSchG sind Maßnahmen in Lärmaktionsplänen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

§ 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG stellt keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Bei der Umsetzung von Maßnahmen eines Lärmaktionsplans prüft die Fachbehörde nur noch das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandseite. Liegen diese vor, ist die Fachbehörde zur Umsetzung verpflichtet. Deshalb ist bereits während der Aufstellung von Lärmaktionsplänen bei der Prüfung, ob die tatbestandlichen Voraussetzungen gegeben sind, die Kooperation mit der jeweiligen Fachbehörde zu suchen.

#### **aa. Straßenbauliche Maßnahmen:**

Wenn straßenbauliche Maßnahmen noch einer Planfeststellung oder Genehmigung bedürfen (z.B. Bau einer Lärmschutzwand), sind die planerischen Festlegungen in Lärmaktionsplänen vom zuständigen Planungsträger bei seinen Planungen zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass Vorgaben des Lärmaktionsplans bei anderen Planungen mit den übrigen öffentlichen und privaten Belangen abgewogen werden müssen.



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

- 5 -

Wenn straßenbauliche Maßnahmen keiner Planfeststellung oder Genehmigung bedürfen, können Maßnahmen in einem Lärmaktionsplan verbindlich nur für solche Straßen beschlossen werden, für die in der Abwägung auch die Frage der Bereitstellung der notwendigen Haushaltsmittel geklärt werden konnte. Dies ist in der Regel nur dann der Fall, wenn die Baulast bei der Gemeinde als planaufstellender Behörde liegt.

Wurde in einen Lärmaktionsplan eine straßenbauliche Maßnahme rechtsfehlerfrei aufgenommen und liegt die Baulast nicht bei der Gemeinde selbst, bewirkt dies, dass eine Maßnahme im Entscheidungsprozess der Straßenbaubehörde berücksichtigt werden muss. Voraussetzung für die Durchführung einer Maßnahme im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes oder des Landes ist, dass die für die Lärmsanierung festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten sind. Maßgebend für die fachliche Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind hierbei die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen - RLS-90. Darüber hinaus muss die Maßnahme auch verhältnismäßig im Sinne des Fachrechts sein. Liegen diese Voraussetzungen vor, setzt die Fachbehörde die Maßnahme im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel um.

Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Lärmbelastung die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreitet. Dies ist zumindest bei Lärmpegeln von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, in Gewerbegebieten bei 5 dB(A) höheren Werten (nach RLS-90) anzunehmen. Bestehende Konflikte müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden. Hieraus kann sich eine konkrete Umsetzungspflicht ergeben. Ist die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung unter Berücksichtigung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen überschritten, muss die Belastung durch Umplanung, Schutzmaßnahmen, Betriebsbeschränkungen, Übernahme des Grundstücks oder notfalls durch Verzicht auf ein Vorhaben gemindert bzw. beseitigt werden.

### bb. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

- 6 -

dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine **Gefahrenlage** besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung ... erheblich übersteigt“.

Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurde, und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen.

Für die Prüfung, ob diese Tatbestandsvoraussetzungen vorliegen, stellen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine Orientierungshilfe dar. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Es wird empfohlen sich bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen mit den in den Richtlinien genannten Kriterien auseinanderzusetzen und sie in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten.

Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung und unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes insbesondere ab folgenden Werten (RLS 90) in Betracht:

- 70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags)
- 60 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts)
- in Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A).

Liegen die Beurteilungspegel für eine große Zahl von Betroffenen über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen der Behörde zum Einschreiten. Eine Pflicht, also eine Ermessensreduzierung auf Null ist aber nicht grundsätzlich gegeben. Bei einer Überschreitung der Werte um 3 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten. Die zuständige Behörde darf bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o.g. Werte von verkehrsrechtlichen Maßnahmen absehen, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) gerechtfertigt erscheint.



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

- 7 -

Auch unterhalb der genannten Werte können in Lärmaktionsplänen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als **ortsüblich** hingenommen und damit zugemutet werden muss.

Als Ergebnis einer Abwägung sind auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) zu akzeptieren. Stehen beispielsweise einer Geschwindigkeitsbeschränkung bei einer Bundesstraße auf 30 km/h andere Belange wie die Verkehrsfunktion (überregionale Verkehrsbeziehung und Bündelungsfunktion der Straße) entgegen, so ist als Ergebnis einer Abwägung auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h trotz geringerer Lärminderung möglich.

Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind die RLS-90 maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes. Bei der Lärminderungsplanung nach § 47a bis 47e BImSchG ist die Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) anzuwenden. Nach VBUS ermittelte Pegelwerte an den Gebäuden sind durch folgende Ab- und Zuschläge mit den nach RLS-90 ermittelten Werten zu vergleichen:

Die Nachtwerte sind identisch, solange sich keine Signalanlagen im Umfeld befinden. Der  $L_{DEN}$ -Wert nach VBUS ist mit den Abschlägen gemäß folgender Tabelle in den Tagwert nach RLS-90 umzurechnen:

<b>Straßenkategorie</b>	<b><math>L_{DEN}</math> nach VBUS zu Tagwert nach RLS-90 Abschlag in dB(A)</b>
Bundesautobahnen	- 3
Bundesstraßen	- 2
Landes-, Kreis-, Gemeinde- und Verbindungsstraßen	- 1

Für Signalanlagen (ausgenommen bedarfsregelnde Signalanlagen an Fußgängerfurten) sind tags und nachts folgende Zuschläge anzusetzen:

<b>Entfernung</b>	<b>Zuschlag in dB(A)</b>
bis 40 m	+ 3
über 40 m bis 70 m	+ 2
über 70 m bis 100 m	+ 1
über 100 m	0



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

- 8 -

Die Regierungspräsidien werden gebeten, ihre nachgeordneten Straßenbaubehörden und Straßenverkehrsbehörden entsprechend zu informieren.

Hingewiesen wird auf die von der LUBW im Internet bereitgestellten Informationen zur Umgebungslärmkartierung ([www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/19330/](http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/19330/)) sowie auf die unter der Rubrik „Materialien“ eingestellten „Dokumente und Regelwerke“ insbesondere

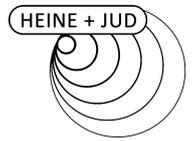
- LUBW-Leitfaden "Lärmaktionsplanung - Informationen für die Kommunen in Baden-Württemberg"
- „Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit“
- LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung

Inhaltlich überholt sind die Schreiben

- „Informationsbroschüre zur Lärmaktionsplanung“ vom 14.12.2007 des Umweltministeriums, Az. 4-8826.15/78,
- „Lärmaktionsplanung; Beteiligung der Träger öffentlicher Verwaltung“ vom 9. Mai 2008 des Umweltministeriums und Innenministeriums, Az. UM 4-8826.15/75, IM 6-3911.7/36,
- „Lärmsanierungswerte für Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege, Lärmrichtwerte, Lärmaktionsplanung“ vom 28.09.2010 des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr, Az. 43-8826.15/74.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Günter Mezger



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen



### Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur  
Postfach 103452 • 70029 Stuttgart

Stuttgart 12. April 2013  
Name Frau Kramer, Herr Dr. Weese  
Durchwahl 0711 231-5675, -5671  
E-Mail Catrin.Kramer@mvi.bwl.de,  
Udo.Weese@mvi.bwl.de  
Aktenzeichen 53-8826.15/75  
(Bitte bei Antwort angeben!)

#### Lärmaktionsplanung - aktuelle Informationen

Anlagen:

- (1) "Kooperationserlass" des MVI vom 23. März 2012
- (2) Informationsschrift " Strategie für einen lärmarmen Verdichtungsraum - Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit"
- (3) An die LUBW zu übermittelnde Informationen über Lärmaktionspläne
- (4) EU-Richtlinie 2002/49/EG – Auszug: Anhang V und VI

Verteiler:

Die von der Lärmkartierung 2012 der Hauptverkehrsstraßen betroffenen Gemeinden

nachrichtlich: Die neun Ballungsräume im Land; Städtetag Baden-Württemberg; Gemeindetag Baden-Württemberg; Landkreistag Baden-Württemberg; Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg, Abteilung 3

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Schreiben wendet sich das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) an Sie, um Ihnen wichtige aktuelle Informationen für die Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg an die Hand zu geben.

#### 1. Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung der zweiten Stufe

Anlass für dieses Informationsschreiben ist die jüngst erfolgte Veröffentlichung der Ergebnisse der Lärmkartierung 2012 (zweite Stufe) für Hauptverkehrsstraßen<sup>1</sup> durch die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg

<sup>1</sup> Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr – dies entspricht 8.200 Kfz/Tag (§ 47b Nr.3 BImSchG)

Hauptstätter Str. 67 • 70178 Stuttgart (VVS: Österreichischer Platz) • Behindertengerechte Parkplätze vorhanden  
Telefon 0711 231-4 • Telefax 0711 231-5899 • poststelle@mvi.bwl.de  
www.mvi.baden-wuerttemberg.de • www.service-bw.de



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

- 2 -

(LUBW). Rechtsgrundlage und Auslöser der Kartierung ist die [EU-Richtlinie 2002/49/EG](#) (Umgebungslärmrichtlinie), welche im [Bundes-Immissionsschutzgesetz](#) (§ 47a-f BImSchG) sowie in der Verordnung über die Lärmkartierung ([34. BImSchV](#)) in deutsches Recht umgesetzt wurde.

Aus der Kartierungspflicht erwächst für die Städte und Gemeinden - nach europäischer Rechtssetzung - die **Verpflichtung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes** (§ 47d BImSchG). Das MVI hat mit Schreiben vom 23. März 2012, dem so genannten „[Kooperationserlass](#)“, Hinweise gegeben zum Verfahren, zur Aufstellung und zur Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen (siehe Anlage 1). Der „Kooperationserlass“ behandelt im Wesentlichen die Fragen, wann und wie Lärmaktionspläne zu erstellen sind, was es bedeutet, wenn Maßnahmen in Lärmaktionsplänen festgelegt sind, und was speziell bei straßenbaulichen Maßnahmen der Lärmsanierung sowie bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zu beachten ist.

Es wird angeregt, bei der Lärmaktionsplanung interkommunal zusammenzuarbeiten. Eine Zusammenarbeit über Gemeindegrenzen hinweg ermöglicht, Vor- und Nachteile von lärmindernden Maßnahmen wie Verkehrslenkungen oder -beschränkungen und damit verbundene Verkehrsverlagerungen einvernehmlich abzuwägen und gemeinsame Lösungen zu finden. Auch lassen sich fachliche Ressourcen bündeln und Kosten reduzieren.

Die Informationsschrift „[Strategie für einen lärmarmen Verdichtungsraum - Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit](#)“ (siehe Anlage 2) greift zahlreiche Fragestellungen auf, die sich bei der Erstellung von Lärmaktionsplänen in ähnlicher Weise immer wieder stellen. Sie wird zur Anwendung empfohlen. Ausführlich werden die rechtlichen und fachlichen Aspekte der Lärmaktionsplanung dargestellt, die dazugehörigen Arbeitsschritte erläutert und anhand des Fallbeispiels eines Straßenabschnitts mit Geschwindigkeitsbegrenzung veranschaulicht. Hervorgehoben wird u.a. die besondere Bedeutung einer interkommunalen Zusammenarbeit.

### 2. Mitwirkung der Öffentlichkeit

Der **Öffentlichkeit** ist bei der Ausarbeitung sowie der Überprüfung und der erforderlichenfalls erfolgenden Überarbeitung von Lärmaktionsplänen rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit zur **Mitwirkung** zu geben; außerdem ist sie über die getroffenen Entscheidungen zu **unterrichten** (§ 47d Abs. 3 BImSchG). Lärmaktionspläne, d.h. neu



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

- 3 -

aufgestellte Pläne wie auch deren Überprüfung und Überarbeitung, unterliegen der **Berichtspflicht an die EU-Kommission** (§ 47d Abs. 2 i.V.m. § 47d Abs. 7 BImSchG, siehe auch unter Punkt 5). Dies gilt auch für den Fall, dass ein Lärmaktionsplan – über die bereits umgesetzten Lärmschutzmaßnahmen hinaus – keine weiteren Maßnahmen enthalten sollte.

### 3. Fristen für die Lärmaktionsplanung

Das MVI geht davon aus, dass Städte und Gemeinden die gesetzlich geforderte Lärmaktionsplanung zeitnah angehen und zügig durchführen, nachdem die Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen im Januar 2013 veröffentlicht wurden. Dies gilt auch und insbesondere angesichts der Tatsache, dass die Lärmkartierung 2012 der bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken noch aussteht. Es wird empfohlen den Lärmaktionsplan zu gegebener Zeit um den Aspekt Schienenlärm zu ergänzen (hierzu siehe die Ausführungen unter Punkt 7).

Nach § 47d BImSchG sind Lärmaktionspläne der zweiten Stufe bis zum 18. Juli 2013 aufzustellen. Das verbleibende Zeitfenster ist für eine zielgerichtete und fachlich fundierte Lärmaktionsplanung mit einer angemessenen Bürgerbeteiligung nicht ausreichend. Bei der Erarbeitung der Lärmaktionspläne wird der Qualität - neben der zügigen Erarbeitung - ein hoher Stellenwert beigemessen. Eine qualifizierte Lärmaktionsplanung sollte in der Regel nach 1 ½ Jahren abgeschlossen sein.

### 4. Überprüfung bestehender Lärmaktionspläne

Bestehende Lärmaktionspläne sind nach § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Dies gibt der Intention des Gesetzgebers Ausdruck, die Lärmaktionsplanung - europaweit - als kontinuierliches Planungsinstrument zu implementieren.

Da nach Veröffentlichung der Lärmkarten 2012 bedeutsame aktualisierte Grundlageninformationen vorliegen, werden die vorhandenen Lärmaktionspläne der ersten Stufe (Basis Kartierung 2007) von den Städten und Gemeinden überprüft. Soweit erforderlich wird der Lärmaktionsplan überarbeitet. Diese kann ggfs. in Form einer Ergänzung zum vorhandenen Lärmaktionsplan erfolgen.



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

- 4 -

Bei der Überprüfung der Lärmaktionspläne ist gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG die **Öffentlichkeitsbeteiligung** bindend vorgesehen (siehe unter Punkt 2).

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG haben Lärmaktionspläne u.a. den Mindestanforderungen des Anhangs V der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG zu entsprechen (siehe Anlage 4). Das umfasst auch Angaben für die Überprüfung eines Lärmaktionsplans, nach denen seine Durchführung und die Ergebnisse zu bewerten sind (siehe Anhang V Nr. 1 letzter Anstrich der Richtlinie 2002/49/EG). Danach ist sowohl auf das Verfahren der Aufstellung des Lärmaktionsplans als auch insbesondere auf die Umsetzung von Maßnahmen und die erzielten Lärminderungen abzuheben. Die Überprüfung sollte mindestens folgende Punkte umfassen:

- Relevante Änderungen der Lärmsituation (z.B. zusätzliche kartierte Strecken, Verkehrsstärken, Lkw-Anteile, Geschwindigkeitsregelungen, aktive Lärmschutzmaßnahmen, andere Lärmquellen),
- Relevante Änderungen der Lärmeinwirkungen (z.B. Bebauungsstruktur, Einwohnerzahlen, passive Lärmschutzmaßnahmen),
- Änderungen in der Bewertung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen,
- Analyse zum Stand der Umsetzung von Maßnahmen,
- Entwicklungen in der Zahl der betroffenen Personen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser oder der Flächen,
- Hemmnisse und Optimierungsmöglichkeiten,
- Berücksichtigung planungsrechtlicher Festsetzungen in anderen Planungen, z.B. zum Schutz ruhiger Gebiete,
- Erfolge langfristiger Strategien,
- Schlussfolgerung für die Überarbeitung des Lärmaktionsplanes.

Das Ergebnis der Überprüfung und einer erforderlichenfalls erfolgenden Überarbeitung des Lärmaktionsplans ist an die EU-Kommission zu übermitteln (näheres siehe unter Punkt 5).

### **5. Berichtspflicht an die EU-Kommission für Lärmaktionspläne**

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG haben Lärmaktionspläne auch die nach Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG an die EU-Kommission zu übermittelnden Daten zu enthalten (siehe Anlage 4). Die entsprechenden Informationen sind nach § 47d Abs. 7 BImSchG dem Umweltbundesamt (UBA) als der vom Bundesumweltministerium (BMU) benannten Stelle zu übermitteln. Für Baden-Württemberg sammelt



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

- 5 -

die LUBW die von den Städten und Gemeinden übermittelten Informationen und gibt diese gebündelt weiter.

Die Städte und Gemeinden werden gebeten, der LUBW nach Aufstellung oder Überarbeitung eines Lärmaktionsplans die in der Anlage 3 genannten Informationen zu übermitteln. Ebenfalls zu übermitteln sind Informationen über das Ergebnis der Überprüfung eines Lärmaktionsplans, soweit dieser nicht überarbeitet wird.

Wichtig: Im Falle der Überprüfung oder Überarbeitung sind die **vollständigen Daten** – einschließlich der Informationen aus dem **ursprünglichen Lärmaktionsplan** – gemäß Anlage 3 zu übermitteln. Ein Verweis auf bereits übermittelte Informationen ist nicht möglich, da dies in der europaweit vorgegebenen Berichtstruktur nicht vorgesehen ist. Dies betrifft analog den Inhalt der geforderten maximal 10-seitigen Zusammenfassung des Lärmaktionsplans.

Die entsprechenden Informationen sind per E-Mail der LUBW, Referat 34, an die E-Mail-Adresse [laerm@lubw.bwl.de](mailto:laerm@lubw.bwl.de) als PDF- oder Word-Datei zu übermitteln. Sollte der Versand per E-Mail z. B. aus technischen Gründen nicht möglich sein, wird darum gebeten, die Daten auf Datenträger (CD/DVD) an die LUBW zu senden. Eine Übermittlung in Papierform ist nicht möglich, da auch die Meldung an die EU-Kommission in elektronischer Form zu erfolgen hat.

### 6. Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen

Von der Kartierung 2012 der Hauptverkehrsstraßen sind in Baden-Württemberg 723 Städte und Gemeinden erfasst. Auf den Internetseiten der LUBW sind unter [www.lubw.de](http://www.lubw.de) >Lärm > Umgebungslärm > [Lärmkarten 2012](#) die Lärmkarten sowie gemeindespezifische **Betroffenheitsanalysen** mit den Zahlen der lärmbelasteten Einwohner, Flächen und Wohnungen sowie Schul- und Krankenhausgebäude für alle kartierten Städte und Gemeinden eingestellt.

Die LUBW stellt darüber hinaus den von der Lärmkartierung betroffenen Städten und Gemeinden für deren Lärmaktionsplanung georeferenzierte Grundlagen- und Ergebnisdaten aus der Lärmkartierung 2012 zur Verfügung. Die Bestellung der Daten erfolgt direkt bei der LUBW über die Internetseite [*Internetadresse ist den Gemeinden bekannt*]. Diese Seite beinhaltet, ergänzend zu den allgemein zugänglichen Informationen auf den Webseiten der LUBW, weitere Angebote speziell für die Städte und



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

- 6 -

Gemeinden in Baden-Württemberg. Diese Angebote sind nur über die zuvor genannte Seite - oder die direkten Links - und nicht über das Menü auf der Webseite erreichbar.

### 7. Lärmkartierung der Haupteisenbahnstrecken

Die Lärmkartierung 2012 für die **nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken** erfolgte ebenfalls durch die LUBW. Die Karten sowie die Betroffenheitsanalyse stehen bereits seit Juni 2012 auf den Internetseiten der LUBW zur Verfügung ([Link](#) siehe unter Punkt 6).

Die Lärmkartierung für die **bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken** erfolgt durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Das Bundesumweltministerium (BMU) hat mit Schreiben vom 15. Februar 2012 mitgeteilt, dass sich die Kartierung der zweiten Stufe mindestens bis Ende 2013 verzögern wird. Das BMU verweist darauf, dass nach Aussage des EBA aufgrund aufgetretener Mängel eine Neuausschreibung für die Erstellung eines IT-Systems erfolgen musste.

Zugunsten einer zeitnahen Erarbeitung der Lärmaktionspläne sollen die Kartierungsergebnisse des EBA keinesfalls abgewartet werden. Vielmehr sollte der Lärmaktionsplan zu gegebener Zeit um den Aspekt Schienenlärm ergänzt werden. Sofern Lärmprobleme durch die Schiene bereits bekannt sind, kann die Lärmaktionsplanung Schiene auch bereits jetzt erfolgen.

Unter [www.eba.bund.de](http://www.eba.bund.de) >Fachthemen >Umgebungslärmkartierung >[Kartierungsumfang](#) stellt das EBA eine Übersicht der in der zweiten Stufe kartierungspflichtigen bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken und der von der Kartierung berührten Gemeinden (tabellarisch und kartographisch) zu Verfügung.

### 8. Berücksichtigung der Lärmkartierung 2012 bei der Lärmaktionsplanung

Die vorliegenden Kartierungsergebnisse 2012 für die Hauptverkehrsstraßen und die nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken sind bei der Erstellung von Lärmaktionsplänen der zweiten Stufe (bzw. bei der Überprüfung und erforderlichenfalls erfolgenden Überarbeitung der Pläne der ersten Stufe, s.o.) zu berücksichtigen.

Der Kartierung 2012 der Hauptverkehrsstraßen liegen die von der Landesstelle für Straßentechnik (LST) zur Verfügung gestellten **Verkehrsmengen aus dem Jahr 2010** (ggfs. mit Ergänzungen durch die Gemeinden aufgrund einer Abfrage der LUBW im April 2012) zugrunde. Eine **Aktualisierung der vorliegenden Lärmkarten**



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

- 7 -

und der Betroffenheitsstatistiken aufgrund nachträglich eingetretener Veränderungen der Datenlage (z.B. Änderung der Verkehrsstärken, Entlastungsstraßen, Lärmschutzbauwerke) erfolgt nicht. Vielmehr ist es Aufgabe der Lärmaktionsplanung, die Lärmkarten 2012 der LUBW zunächst auf **Übereinstimmung mit dem aktuellen Stand** zu überprüfen. Die zwischenzeitlich eingetretenen Veränderungen sollten im Lärmaktionsplan dargestellt werden; der weiteren Maßnahmenplanung sollten die aktuellen Verhältnisse zu Grunde gelegt werden.

Die großflächige Lärmkartierung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG verfolgt einen *strategischen* Ansatz zur prinzipiellen Identifizierung von lärmbelasteten Gebieten. Sie basiert z. T. auf pauschalierenden Ansätzen; so wurde beispielsweise dort, wo keine Einwohnermeldedaten der Gemeinden verfügbar waren, die Zahl der lärmbelasteten Bewohner nach der [VBEB<sup>2</sup>](#) ermittelt. Auch erfolgt keine überlagernde Betrachtung verschiedener Lärmquellen wie Straße und Schiene.

Für eine zielgerichtete Lärmaktionsplanung ist es durchaus erforderlich, die **Lärmkartierung zu ergänzen** und beispielsweise durch eine *räumlich differenzierte Betroffenheitsanalyse* zu **verfeinern**. Einzubeziehen sind hier häufig verkehrsreiche Kreis- und Gemeindestraßen oder auch lärmrelevante Straßen mit weniger als 8.200 Kfz/Tag, sowie ortsbekannte, aber nicht erfasste Lärmprobleme und Gebiete mit offensichtlicher Mehrfachbelastung. Ein anderer Anwendungsfall ist die Beurteilung von Verkehrsverlagerungseffekten, die mit angedachten Lärmschutzmaßnahmen einhergehen können.

### 9. Weitere Informationen zur Lärmaktionsplanung

Umfangreiche Informationen zur Lärmaktionsplanung finden Sie auf den Internetseiten der LUBW unter [www.lubw.de](http://www.lubw.de) >Themen >Lärm > [Umgebungslärm](#). Die dort verfügbaren Informationen wurden Ende 2012 aktualisiert und ergänzt. Sie umfassen u.a. folgende Themenfelder:

- Informationen und Handreichungen zum [Verfahrensablauf](#),
- „[Gute Beispiele](#)“ für Lärmminderungskonzepte und -maßnahmen in verschiedenen bundesdeutschen Städten und Regionen (auch als PDF-Handout),
- eine [Online-Software-Anwendung](#) zum interaktiven ausprobieren von Lärmminderungsmaßnahmen in einem Modellgebiet,
- einschlägige [Dokumente und Regelwerke](#), sowie

<sup>2</sup> vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 9. Februar 2007



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

- 8 -

- Vorträge und Präsentationen der Umgebungslärm-[Fachtagungen 2011](#) und [2012](#) des MVI und der LUBW.

Insbesondere wird auf die unter *>Weitere Informationen >*[Dokumente und Regelwerke](#) eingestellten Informationen

- LUBW-Leitfaden „Lärmaktionsplanung - Informationen für die Kommunen in Baden-Württemberg“ (Stand Januar 2008)
- „LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung“ (aktualisierte Fassung vom 18. Juni 2012)

hingewiesen.

Weitere Informationen finden sich auf den Internetseiten des MVI unter [www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/109138](http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/109138).

Die Informationsangebote der LUBW und des MVI werden bei Bedarf ergänzt und aktualisiert.

### **10. Ansprechpartner/innen zur Lärmaktionsplanung in den Städten und Gemeinden**

Um den direkten Kontakt mit den zuständigen Ansprechpartner/innen in den Städten und Gemeinden zu ermöglichen bitten wir höflich – sofern nicht schon erfolgt - um Registrierung der Kontaktdaten eines/r oder auch mehrerer Ansprechpartner/innen über die Informationsseite für Kommunen unter *[Internetadresse ist den Gemeinden bekannt]*. Bitte nehmen Sie diese **Registrierung** auch vor, falls Sie uns oder der LUBW bereits auf anderem Wege eine/n Ansprechpartner/in genannt haben.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Günter Mezger



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen



Anlage 3

### Baden-Württemberg MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

#### An die LUBW zu übermittelnde Informationen über Lärmaktionspläne

Städte und Gemeinden werden gebeten, die nachfolgend aufgeführten Informationen *in elektronischer Form* (z.B. als PDF-Datei) an die LUBW zu übermitteln. Eine Übermittlung in Papierform ist nicht möglich, da auch die Meldung an die EU-Kommission in elektronischer Form zu erfolgen hat.

Zur Beachtung: Im Falle der Überprüfung oder Überarbeitung eines Lärmaktionsplans sind die *vollständigen* Daten – einschließlich der Informationen aus dem ursprünglichen Lärmaktionsplan – zu übermitteln. Dies betrifft auch und insbesondere die Zusammenfassung des Lärmaktionsplans.

- Ein kurz gefasster Bericht (als PDF-Datei) der Folgendes umfasst:
  - Zusammenfassung des Aktionsplans von nicht mehr als 10 Seiten mit allen in Anhang V der [EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG](#) genannten Angaben (Nr. 1.8 und 2.8 des Anhang VI der Richtlinie) sowie
  - die übrigen Angaben nach Nr. 1 und 2 des Anhangs VI der Richtlinie.

Bei den Angaben über bisher durchgeführte Lärmschutzprogramme und laufende Lärmschutzmaßnahmen (Nr. 1.3 und 2.3 des Anhang VI der Richtlinie) soll vor allem auf örtlich durchgeführte und laufende Programme und Maßnahmen eingegangen werden.

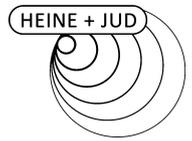
- Gesonderte Angaben:

Zusätzlich sind gesonderte Angaben erforderlich, welche von der LUBW manuell (d.h. mit „Kopieren und Einfügen“) in elektronische Erfassungsmulare der EU-Kommission übertragen werden müssen. Folgende kompakten Informationen sind als separate Auflistung zu übermitteln:

1. Informationen zum Lärmaktionsplan:
  - Die Gesamtkosten der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen (überschlägige Schätzung),
  - das Datum der Verabschiedung des Aktionsplans,
  - der aus jetziger Sicht vorgesehene Zeitbedarf für die Umsetzung der Maßnahmen sowie
  - die geschätzte Anzahl der entlasteten Personen.
2. Informationen über bisher durchgeführte Lärmschutzprogramme und laufende Lärmschutzmaßnahmen gemäß Nr. 1.3 und 2.3 des Anhang VI der Richtlinie:
  - Die Kosten des Programms bzw. der Maßnahme,
  - das Datum der Einführung,
  - das Datum des geplanten Abschlusses sowie
  - die geschätzte Anzahl der entlasteten Personen.

MVI, Referat 53 - Lärmschutz und Luftreinhaltung

Stand: April 2013



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

  
**Baden-Württemberg**  
MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur  
Postfach 103452 • 70029 Stuttgart

Stuttgart 11.10.2013  
Name Catrin Kramer  
Durchwahl 0711 231-5675  
E-Mail [Catrin.Kramer@mvi.bwl.de](mailto:Catrin.Kramer@mvi.bwl.de)  
Aktenzeichen 5-8826.15/75  
(Bitte bei Antwort angeben!)

Siehe Verteiler

Nur per E-Mail

 **Lärmaktionsplanung - Neuer Musterbericht und EU-Pilotverfahren**

**Anlagen**  
*Musterbericht für Informationen aus dem Lärmaktionsplan*

Verteiler:  
Die von der Lärmkartierung 2012 der Hauptverkehrsstraßen betroffenen Gemeinden  
nachrichtlich: Die neun Ballungsräume im Land; Städtetag Baden-Württemberg; Gemeindetag Baden-Württemberg; Landkreistag Baden-Württemberg; Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg, Abteilung 3; Landesstelle für Straßentechnik (RP Tübingen Abt. 9); dem MVI bekannte Fachbüros für Lärmaktionsplanung

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) legt Ihnen mit heutigem Schreiben einen *Musterbericht für Informationen aus dem Lärmaktionsplan* vor. Ziel ist die Vereinfachung der Berichterstattung über Lärmaktionspläne an die EU-Kommission für die betroffenen Städte und Gemeinden.

Weiter enthält dieses Schreiben wichtige aktuelle Informationen und Erinnerungen bezüglich der Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg, insbesondere auch zum Pilotverfahren 4175/12/ENVI der EU-Kommission (Beschwerde wg. fehlender Lärmaktionspläne, die gem. § 47d BImSchG bis zum 18.07.2008 aufzustellen waren; Schreiben des MVI vom 14.12.2012, Az.: 53-8826.15/91).

Hauptstätter Str. 67 • 70178 Stuttgart (VVS: Österreichischer Platz) • Behindertengerechte Parkplätze vorhanden  
Telefon 0711 231-4 • Telefax 0711 231-5899 • [poststelle@mvi.bwl.de](mailto:poststelle@mvi.bwl.de)  
[www.mvi.baden-wuerttemberg.de](http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de) • [www.service-bw.de](http://www.service-bw.de)



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

- 2 -

### 1 Musterbericht

#### 1.1 Zielrichtung des Musterberichts

Mit dem beigefügten Musterbericht (Anlage) stellt das MVI den Städten und Gemeinden eine Arbeitserleichterung für die Erfüllung der Berichtspflicht an die EU-Kommission über die Lärmaktionspläne gem. § 47d Abs. 2 und 7 BImSchG zur Verfügung. Er kann zur vereinfachten Berichterstattung anlässlich der erstmaligen Aufstellung sowie auch bei der Überprüfung oder der Überarbeitung eines Lärmaktionsplans verwendet werden.

Der Musterbericht wird in Kürze auch im MS-Word-Format auf den Internetseiten der LUBW eingestellt ([www.lubw.de](http://www.lubw.de) > Themen > Lärm > Umgebungslärm > Lärmaktionsplanung oder direkt unter [www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/219362/](http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/219362/)).

Der Musterbericht orientiert sich an den Anforderungen für die Berichterstattung in Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG. Durch die vorgegebene Struktur und die Erläuterungen in den Fußnoten ist auf einfachem Wege eine vollständige richtlinienkonforme Berichterstattung möglich.

Für die Ballungsräume bietet der vorliegende Musterbericht eine Orientierungsgrundlage für die gemäß Anhang VI Ziffer 1.8 der Richtlinie 2002/49/EG zur Berichterstattung geforderte max. 10-seitige Zusammenfassung des Lärmaktionsplans.

#### 1.2 Verwendung des Musterberichts zur Lärmaktionsplanung

In besonders einfach gelagerten Fällen kann der Musterbericht auch für die Lärmaktionsplanung selbst herangezogen werden (siehe hierzu auch Abschnitt 3). Er erfüllt - vollständig ausgefüllt - die Mindestanforderungen für Aktionspläne in Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG.

Die Öffentlichkeit ist gem. § 47d Abs. 3 BImSchG in jedem Fall zu hören.

#### 1.3 Verfahrenshinweise zum Musterbericht

Der Musterbericht ist, vollständig ausgefüllt, auf elektronischem Wege an die LUBW zu übersenden. Aus technischen Gründen (Berichtssystem der EU-Kommission) kann nur ein PDF-Dokument übermittelt werden. Eventuelle Zusatzinformationen sind daher in ein einziges Dokument mit einzubinden.



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

- 3 -

Mit unserem Schreiben vom 12.04.2013 haben wir Städte und Gemeinden gebeten, der LUBW nach Aufstellung, Überprüfung oder Überarbeitung eines Lärmaktionsplans die in Anlage 3 des damaligen Schreibens genannten Informationen zu übermitteln.

Wird der Musterbericht des MVI für die Berichterstattung verwendet, so sind keine weiteren Angaben erforderlich. Wird für die Berichterstattung der Musterbericht nicht verwendet, bitten wir weiterhin um Beachtung unseres Schreibens von 12.04.2013, Anlage 3.

### **2 Erinnerung: Lärmaktionspläne der ersten Stufe – Pilotverfahren der EU-Kommission**

Lärmaktionspläne der ersten Stufe waren gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG bis zum 18.07.2008 aufzustellen.

Anlässlich des Pilotverfahrens 4175/12/ENVI der EU-Kommission (**Beschwerde wegen fehlender Lärmaktionspläne**) vom 13.11.2012 hat das MVI mit Schreiben vom 14.12.2012, Az. 53-8826.15/91, Städte und Gemeinden aufgefordert, kurzfristig den Stand der Lärmaktionsplanung mitzuteilen, sowie schnellstmöglich noch fehlende Lärmaktionspläne der ersten Stufe fertigzustellen.

Der **Terminplan**, der den Städten und Gemeinden mit obigen Schreiben sowie auch dem BMU und der EU-Kommission vorliegt, enthält folgende Daten:

- **bis Ende 2013:**  
Städte und Gemeinden schließen die fehlenden Lärmaktionspläne möglichst umgehend ab;
- **laufend, spätestens bis 31. Januar 2014:**  
Städte und Gemeinden übermitteln der LUBW Informationen aus den fertiggestellten Lärmaktionsplänen;
- **bis 28. Februar 2014:**  
das MVI übermittelt dem BMU eine erneute Stellungnahme und die noch ausstehenden Informationen aus den Lärmaktionsplänen.

**Die Städte und Gemeinden werden dringend gebeten, den Zeitplan einzuhalten und zeitnah, spätestens jedoch bis 31. Januar 2014, die Informationen über den Lärmaktionsplan der LUBW zu übermitteln. Zur vereinfachten Berichterstattung kann der beigefügte Musterbericht verwendet werden.**



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

- 4 -

### 3 Lärmaktionspläne der zweiten Stufe

Zum grundsätzlichen Vorgehen verweisen wir auf die umfangreichen Informationen zur Lärmaktionsplanung der zweiten Stufe in unserem Schreiben vom 12.04.2013.

Die LUBW wird die bei ihr bis Mitte November vorliegenden Informationen über Lärmaktionspläne der zweiten Stufe an das UBA weiterleiten. Darum hat das Bundesumweltministerium mit Schreiben vom 06.05.2013 gebeten.

Die nachfolgenden Ausführungen zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen gelten sinngemäß auch für die Überprüfung und Überarbeitung von Lärmaktionsplänen der ersten Stufe.

#### 3.1 Erfordernis zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen

Das Erfordernis zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen hat das MVI insbesondere aufgrund der Erfahrungen mit dem EU-Pilotverfahrens nochmals geprüft. Hieraus ergibt sich - abweichend vom „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ von 23. März 2012 - folgende Sicht:

Lärmaktionspläne sind grundsätzlich für alle kartierten Gebiete aufzustellen, in denen Betroffene von Lärmbelastungen über 55 dB(A)  $L_{DEN}$  und 50 dB(A)  $L_{Night}$  ausgewiesen sind (Werte gemäß §4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)).

Hierbei sind auf jeden Fall die Bereiche mit Lärmbelastungen über 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und 55 dB(A)  $L_{Night}$  zu berücksichtigen. Ergänzend ist zu prüfen, ob weitere Gebiete einzubeziehen sind, z. B. Gebiete in engem räumlichem Zusammenhang oder seit langem bekannte Lärmschwerpunkte. Vordringlicher Handlungsbedarf besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen über 70 dB(A)  $L_{DEN}$  und 60 dB(A)  $L_{Night}$ .

In einfach gelagerten Fällen, wenn beispielsweise keine Betroffenen oberhalb von 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und 55 dB(A)  $L_{Night}$  ausgewiesen sind, kann der Lärmaktionsplan mit vermindertem Aufwand erstellt werden. In bestimmten Fällen kann die Lärmaktionsplanung sogar mit der Bewertung der Lärmsituation abgeschlossen werden. Ein solcher Fall liegt beispielsweise vor, wenn eine deutliche Verbesserungen der Lärmsituation konkret, d.h. innerhalb von max. 5 Jahren, absehbar ist, wie z.B. durch eine sich im Bau befindliche Ortsumgehung. In solchen einfach gelagerten Fällen regt das MVI



## Lärmaktionsplan - Gemeinde Ebringen

- 5 -

an, den vorgelegten Musterbericht auch zur Lärmaktionsplanung selbst heranzuziehen.

### 3.2 Lärmaktionspläne für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes

Die Lärmkartierung 2012 der bundeseigenen Schienenwege durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wird nach neuester Mitteilung des BMVBS nicht vor Ende 2014 abgeschlossen sein. Daher sind die Lärmaktionspläne zu gegebener Zeit, d.h. nach Vorliegen der Kartierung des EBA, für bundeseigene Schienenwege zu erstellen oder zu ergänzen.

Ab dem 1. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Eine Verpflichtung der Gemeinden zu einer weitergehenden Lärmaktionsplanung bleibt unberührt, soweit es an Haupteisenbahnstrecken des Bundes Lärmprobleme und Lärmauswirkungen gibt, die nicht angemessen mit Maßnahmen in Bundeshoheit bekämpft werden können. Die Zuständigkeit bleibt bei den Gemeinden für die Lärmaktionsplanung für nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken und innerhalb von Ballungsräumen außerdem auch für die sonstigen bundeseigenen oder nicht-bundeseigenen Schienenwege.

### 4 Allgemeine Hinweise

Wir wollen Sie hiermit nochmals auf die Informationsseite speziell für Kommunen der LUBW unter *[Internetadresse ist den Gemeinden bekannt]* hinweisen. Sie finden dort u.a. alle wichtigen Mitteilungen des MVI und der LUBW an die Städte und Gemeinden, sowie die Möglichkeit zur Registrierung eines/r oder auch mehrerer Ansprechpartner/innen für die Lärmaktionsplanung.

Umfängliche Informationen zur Lärmaktionsplanung finden Sie im Internet unter [www.lubw.de](http://www.lubw.de) >Themen >Lärm > Umgebungslärm sowie unter [www.mvi.baden-wuerttemberg.de](http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de) > Mensch und Umwelt (bisher: Ökologie) > Lärmschutz.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Günter Mezger