



Schwäbisch Gmünd, 05.12.2016
Gemeinderatsdrucksache Nr. 242/2016

Vorlage an

Bau- und Umweltausschuss

zur Einbringung
- öffentlich -

Ortschaftsrat Bargau

zur Vorberatung
- öffentlich -

Ortschaftsrat Bettringen

zur Vorberatung
- öffentlich -

Ortschaftsrat Großdeinbach

zur Vorberatung
- öffentlich -

Ortschaftsrat Rehnenhof/Wetzgau

zur Vorberatung
- öffentlich -

Ortschaftsrat Hussenhofen-Hirschmühle-Zimmern

zur Vorberatung
- öffentlich -

Ortschaftsrat Straßdorf

zur Vorberatung
- öffentlich -

Ortschaftsrat Lindach

zur Vorberatung
- öffentlich -

Gemeinderat

zur Beschlussfassung
- öffentlich -



Lärmaktionsplanung der Stadt Schwäbisch Gmünd

Anlagen:

Lärmaktionsplan Schwäbisch Gmünd (Vorläufiger Entwurf Lärmaktionsplan Stand Januar 2014)

Beschlussantrag:

1. Der Gemeinderat nimmt die bisherigen Aktivitäten und Planungen der Verwaltung im Rahmen der Lärmaktionsplanung zustimmend zur Kenntnis.
2. Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, den Entwurf des Maßnahmenkatalogs im Rahmen der Lärmaktionsplanung 2012 auf der Basis der aktuellen Lärmemissionen zu überprüfen und den dann ermittelten Lärmaktionsplan dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorzulegen.

Sachverhalt und Antragsbegründung:

Als eines der größten Umweltprobleme der Gegenwart zählt der Lärm, der sich neben Baulärm u. a. als Verkehrslärm äußert. Gesundheitliche Beeinträchtigungen, verringerte Arbeitsleistung und reduziertes Wohlbefinden sind Ergebnisse zu großer Lärmbelastung. Außerdem wirkt Lärm wertmindernd z. B. hinsichtlich der Immobilienpreise und der Einnahmen der Kommunen. Bezogen auf ganz Deutschland entstehen Folgekosten in der Höhe von mehreren Milliarden Euro jährlich. Die Europäische Union verabschiedete aus diesem Grund im Jahr 2002 die Umgebungslärmrichtlinie, die die Verpflichtung zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen beinhaltet. Ziel der Lärmaktionsplanung ist, basierend auf der Umgebungslärmrichtlinie der EG,

- den Verkehrslärm systematisch zu erfassen,
- diesen gezielt durch geeignete Maßnahmen zu bekämpfen und
- ruhige Gebiete vor einer (weiteren) Verlärmung zu schützen.



Mit Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie werden Gesundheitsrisiken infolge Lärmeinwirkung minimiert und die Lebensqualität erhalten bzw. verbessert.

Auch die Stadt Schwäbisch Gmünd ist im Jahr **2012** nach den Maßstäben des MVI Baden-Württemberg so stark von Verkehrslärm betroffen, dass auf Basis der EG-Umgebungslärmrichtlinie eine Lärmaktionsplanung erforderlich ist. Dies betrifft alle Bundes- und Landesstraßen (B – und L-Straßen) mit mehr als 8.200 Kfz/24 Std. (DTV). Darüber hinaus sind auch einige Straßen, die nicht den Kategorien B und L zuzuordnen sind so stark mit Verkehr belastet, dass dort eine gezielte Minderung des Verkehrslärms angestrebt werden sollte. Insgesamt besteht das Ziel die Anzahl jener Menschen, die von Lärm betroffen sind, entlang der stark mit Verkehrslärm belasteten Straßen zu reduzieren.

Ausgangspunkt der Lärmaktionsplanung ist die Lärmkartierung des MVI bzw. der LUBW aus dem Jahr **2012** und die daraus abgeleitete Anzahl an von Verkehrslärm betroffenen Menschen.

Hauptverkehrsstraßen		Lärmbelastete Einwohner									
Gemeindenname	Nummer	Pegelbereich L_{DEN} in dB(A)					Pegelbereich L_{NIGHT} in dB(A)				
		>55 - 60	>60 - 65	>65-70	>70-75	>75	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
Schwäbisch Gmünd	8136065	2268	1486	1022	416	98	1671	1141	464	127	0

Tab. 1: Lärmbetroffene in Schwäbisch Gmünd 2012 nach LUBW

Für Betroffene mit einem $L_{DEN} > 70$ dB(A) und $L_{NIGHT} > 60$ dB(A) herrscht vordringlicher Handlungsbedarf.

Im Fall des $L_{DEN} > 70$ dB(A) sind gemäß Tab. 1 im Jahr 2012 in Schwäbisch Gmünd 514 Personen betroffen, für den $L_{NIGHT} > 60$ dB(A) sind es 591 Personen.

Für Betroffene mit einem $L_{DEN} > 65$ dB(A) und $L_{NIGHT} > 55$ dB(A) sollte gemäß MVI Baden-Württemberg ein Lärmaktionsplan erstellt werden.

Insgesamt sind bei einem $L_{DEN} > 65$ dB(A) gemäß Tab. 1 im Jahr 2012 in Schwäbisch Gmünd 1535 Personen betroffen, für den $L_{NIGHT} > 55$ dB(A) sind es 1732 Personen.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden basierend auf den Lärmkarten der LUBW von 2012 sowie über grob überschlägige Schätzungen (basierend auf einem Verkehrsmodell der Planungsgruppe Kölz) pflichtgemäß Lärmschwerpunkte ermittelt, und zwar für den Zustand des Schwäbisch Gmünder Verkehrsnetzes ohne in Betrieb genommenen Einhorntunnel. Jedoch wurde deutlich darauf hingewiesen, dass diese Zahlen wegen dem Stadtumbauprozess nicht belastbar sind und erst im Jahr 2015 mit einem (aktualisierten) Lärmaktionsplan zu rechnen sei.

Damit wurde den Mindestanforderungen des MVI bzw. der LUBW Genüge getan.

Am 20.01.2016 wurde eine aktualisierte Fassung des "Vorläufiger Entwurf Lärmaktionsplan Stand Januar 2014" in Form eines vom MVI geforderten Musterberichts an das MVI bzw. die LUBW versendet. Damit wurde erneut den Mindestanforderungen des MVI bzw. der LUBW Genüge getan. Es wurde erneut darauf hingewiesen, dass auch



dieser nur einen vorläufigen Charakter besitzt, da die Verkehrszählerhebungen auf Grund der nach wie vor vorhandenen und ausstehenden Baustellen (Baldung-/ Pfitzerkreuzung, Ortsumfahrung Bargau, OD Rechberg, OD Degenfeld) ebenfalls noch keine belastbaren Zahlen liefern können.

Eine Überprüfung des Lärmaktionsplans hinsichtlich des tatsächlich vorhandenen Verkehrsaufkommens und der daraus abgeleiteten Lärmbelastung muss noch erfolgen, kann jedoch erst erfolgen, wenn die wesentlichen Baustellen abgeschlossen sind.

Auf den bisher vorliegenden Zahlen aus **2012** könnte ein gegenüber der ursprünglichen Fassung von 2014 weiterentwickelter Maßnahmenkatalog für die Lärmschwerpunkte wie folgt aussehen:

Lfd. Nr.	Name Lärm-schwerpunkt	Maßnahme(n)
1	Remsstraße	Einhorn-tunnel: Der Einhorn-tunnel bringt eine Neuordnung der Verkehre und die Entlastung der Remsstraße. Belagserneuerung (nach Ablauf der Lebensdauer): Neue Straßenbeläge sind grundsätzlich leiser als alte. Die Belagserneuerung kann im Rahmen der üblichen Erneuerung durchgeführt werden. Tempo 30: Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h wirkt Lärm reduzierend. Lärmschutzfenster (erneuern)
2	Schindelackerweg	passiver Lärmschutz (bis zum vierspurigen Ausbau der B 29, Lärmschutzwand nach vierspurigem Ausbau der B 29)
3	B 298 Mutlanger Straße	Tempo 30: Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h wirkt Lärm reduzierend. Lärmschutzfenster (erneuern)
4	Lindach Täferroter Straße	Lärmschutzfenster (erneuern)
5	Baldungstraße	Einhorn-tunnel: Der Einhorn-tunnel bringt eine Neuordnung der Verkehre und die Entlastung der Baldungstraße. Tempo 30: Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h wirkt Lärm reduzierend. Lärmschutzfenster (erneuern)
6	Oberbettringer Straße	Belagserneuerung (nach Ablauf der Lebensdauer): Neue Straßenbeläge sind grundsätzlich leiser als alte. Die Belagserneuerung kann im Rahmen der üblichen Erneuerung durchgeführt werden. Lärmschutzfenster (erneuern)
7	Hussenhofen	Tempo 30: Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h wirkt Lärm reduzierend. ÖPNV-Förderung (flankierend): Werden Wege mit dem Autobus oder mit der Eisenbahn anstatt mit dem Auto zurückgelegt, so reduziert sich die Anzahl der Lärmquellen, die Verlärmung nimmt ab.
8	Bargau (Staufstr., Hans Fein Straße)	Ortsumgehung Bargau: Mit Bau der Ortsumgehung Bargau ordnen sich die Verkehre in Bargau neu. Das Verkehrsaufkommen in der Staufstr. und der Hans Fein Straße nimmt ab, es wird dort leiser.
9	Bettingen In der Vorstadt	Tempo 30: Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h wirkt Lärm reduzierend.
10	Weißensteiner Straße	Tempo 30: Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h wirkt Lärm reduzierend. Belagserneuerung (nach Ablauf der Lebensdauer): Neue Straßenbeläge sind grundsätzlich leiser als alte. Die Belagserneuerung kann im Rahmen der üblichen Erneuerung durchgeführt werden.
11	Scheffoldstraße	Einhorn-tunnel: Der Einhorn-tunnel bringt eine Neuordnung der Verkehre und die Entlastung der Scheffoldstraße. Tempo 30: Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h wirkt Lärm reduzierend.
12	Straßdorf Einhornstraße	Tempo 30: Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h wirkt Lärm reduzierend.
13	Großdeinbach Wetzgauer Straße	Einhorn-tunnel: Der Einhorn-tunnel bringt eine Neuordnung der Verkehre und die Entlastung der Wetzgauer Straße.
14	Wetzgau Deinbacher Straße	Wetzgau Kombi: Mit Errichtung einer Lärmschutzwand, teilweise dem Umsetzen von passivem Lärmschutz (Einbau von Lärmschutzfenstern) und der Verordnung von Tempo 30 entlang der Deinbacher Straße kommt es zur Lärmreduktion.
15	Eutighofer Straße – Goethestraße – Klosterlestraße – Königsturmstraße – Buchstraße	Einhorn-tunnel: Der Einhorn-tunnel bringt eine Neuordnung der Verkehre und die Entlastung der 3. Achse. Lärmschutzfenster (erneuern) Tempo 30: Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h wirkt Lärm reduzierend.
16	Lorcher Straße	Einhorn-tunnel: Der Einhorn-tunnel bringt eine Neuordnung der Verkehre und die Entlastung der



		Lorcher Straße. Tempo 30: Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h wirkt Lärm reduzierend. passiver Lärmschutz
17	Rektor Klaus Straße	Belagserneuerung (nach Ablauf der Lebensdauer): Neue Straßenbeläge sind grundsätzlich leiser als alte. Die Belagserneuerung kann im Rahmen der üblichen Erneuerung durchgeführt werden.
18	Uferstraße	Verkehrskonzept LGS 2014 / Stadtumbau: Temporär wurde zur Landesgartenschau 2014 ein Verkehrskonzept umgesetzt, das in der Uferstraße zu einem deutlichen Verkehrsrückgang führte.
19	Rechbergstraße	Einhorntunnel: Der Einhorntunnel bringt eine Neuordnung der Verkehre und die Entlastung der Rechbergstraße. Tempo 30: Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h wirkt Lärm reduzierend.
20	Buchauffahrt / Reutestraße	Belagserneuerung (nach Ablauf der Lebensdauer): Neue Straßenbeläge sind grundsätzlich leiser als alte. Die Belagserneuerung kann im Rahmen der üblichen Erneuerung durchgeführt werden.
21	Herlikofer Straße	Belagserneuerung (nach Ablauf der Lebensdauer): Neue Straßenbeläge sind grundsätzlich leiser als alte. Die Belagserneuerung kann im Rahmen der üblichen Erneuerung durchgeführt werden.

Tab. 2: Maßnahmenkatalog Lärmschwerpunkte aus dem Jahr **2012**, überarbeitet im November **2016**

Es ist gut zu erkennen, dass im Wesentlichen die Lärmaktionsplanung auf ein Tempo 30 Konzept hinaus läuft, da diese Maßnahme bei vergleichbar geringem Mitteleinsatz den größten Nutzen erzeugt.

Der unter Tab. 2 aufgeführte Maßnahmenkatalog gilt für das Jahr 2012 unter der Voraussetzung, dass der Einhorntunnel noch nicht in Betrieb genommen ist, die Landesgartenschau 2014 noch nicht stattgefunden hat und der Stadtumbau noch nicht abgeschlossen ist.

Zwischenzeitlich wurde jedoch der Einhorntunnel in Betrieb genommen, die Landesgartenschau hat stattgefunden und der Stadtumbau ist weitestgehend abgeschlossen. Erst damit ist die Grundlage für ein Verkehrssystem geschaffen, das sich in einen neuen Gleichgewichtszustand einschwingt. Erst auf dieser Basis kann ein längerfristiger Lärmaktionsplan entworfen und später vom Gemeinderat beschlossen werden. Der Veränderungsprozess wurde mit Verkehrszählungen dokumentiert. Im Zuge der fortlaufenden Überprüfung, d. h. des kontinuierlichen Vergleichs von Modellwerten und Meßergebnissen zeigte sich, dass

- sich die in Schwäbisch Gmünd Verkehrsströme haben neu geordnet haben. Der Einhorntunnel und die damit verbundene Verkehrsverlagerung entlasten die Kernstadt von Schwäbisch Gmünd nicht nur hinsichtlich des Verkehrsaufkommens sondern auch bezüglich des Verkehrslärms.
- die Verlärmung **nicht** so stark ist, wie ursprünglich angenommen. Dies ist u. a. dem Umstand zu verdanken, dass das Verkehrsaufkommen nach der Eröffnung des Einhorntunnels, nach der Landesgartenschau und dem weitgehenden Abschluss des Stadtumbaus geringer ist, wie ursprünglich im Modell der Planungsgruppe Kölz angenommen. Außerdem besteht dank aktueller Messungen eine genauere Kenntnis des Schwerverkehrsanteils gegenüber den groben Abschätzungen von "Vorläufiger Entwurf Lärmaktionsplan Stand Januar 2014".



Aktuellen überschlägigen Berechnungen zufolge (Berechnung der Lärmemissionen) ergeben sich ausgehend von den Lärmschwerpunkten aus dem Jahr 2012 folgende Lärmschwerpunkte (**L_{DEN} > 65 dB(A)**):

Lfd. Nr.	Name Lärm-schwerpunkt	Maßnahme(n)
2	Schindelackerweg (in Zusammenhang mit der B 29)	passiver Lärmschutz (bis zum vierspurigen Ausbau der B 29, Lärmschutzwand nach vierspurigem Ausbau der B 29)
3	B 298 Mutlanger Straße	Tempo 30: Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h wirkt Lärm reduzierend. Lärmschutzfenster (erneuern)
12	Straßdorf Einhornstraße	Tempo 30: Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h wirkt Lärm reduzierend.
19	Rechbergstraße	Einhorn-tunnel: Der Einhorn-tunnel bringt eine Neuordnung der Verkehre und die Entlastung der Rechbergstraße. Tempo 30: Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h wirkt Lärm reduzierend..

Tab. 3: Maßnahmenkatalog Lärmschwerpunkte aus dem Jahr **2016**

Noch zu prüfen sind folgende Lärmschwerpunkte (hier liegen bis dato nur überschlägige Berechnungen auf Basis des Verkehrsmodells der Planungsgruppe Kölz vor):

Lfd. Nr.	Name Lärm-schwerpunkt	Maßnahme(n)
1	Remsstraße	Einhorn-tunnel: Der Einhorn-tunnel bringt eine Neuordnung der Verkehre und die Entlastung der Remsstraße. Belagserneuerung (nach Ablauf der Lebensdauer): Neue Straßenbeläge sind grundsätzlich leiser als alte. Die Belagserneuerung kann im Rahmen der üblichen Erneuerung durchgeführt werden. Tempo 30: Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h wirkt Lärm reduzierend. Lärmschutzfenster (erneuern)
5	Baldungstraße	Einhorn-tunnel: Der Einhorn-tunnel bringt eine Neuordnung der Verkehre und die Entlastung der Baldungstraße. Tempo 30: Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h wirkt Lärm reduzierend. Lärmschutzfenster (erneuern)
15	Eutighofer Straße – Goethestraße – Klösterlestraße – Königsturmstraße – Buchstraße	Einhorn-tunnel: Der Einhorn-tunnel bringt eine Neuordnung der Verkehre und die Entlastung der 3. Achse. Lärmschutzfenster (erneuern) Lkw-Lenkung: Lkws nur über definierte Routen durch Schwäbisch Gmünd zu führen entlastet Lärmschwerpunkte. Tempo 30: Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h wirkt Lärm reduzierend.
16	Lorcher Straße	Einhorn-tunnel: Der Einhorn-tunnel bringt eine Neuordnung der Verkehre und die Entlastung der Lorcher Straße. Tempo 30: Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h wirkt Lärm reduzierend. passiver Lärmschutz
20	Buchauffahrt / Reutestraße	Belagserneuerung (nach Ablauf der Lebensdauer): Neue Straßenbeläge sind grundsätzlich leiser als alte. Die Belagserneuerung kann im Rahmen der üblichen Erneuerung durchgeführt werden.

Tab. 4: Maßnahmenkatalog Lärmschwerpunkte aus dem Jahr **2016 (noch zu prüfen)**

Aufgrund der laufenden Prüfung bzw. verursacht durch Verkehrsverlagerungen wurden folgende neue Lärmschwerpunkte (**L_{DEN} > 65 dB(A)**) identifiziert:



Lfd. Nr.	Name Lärmschwerpunkt	Maßnahme(n)
22	B 29 West	noch zu klären
23	B 29 Ost	noch zu klären
24	Graf von Soden Straße	noch zu klären

Tab. 5: Neue Lärmschwerpunkte aus dem Jahr **2016**

Auch wenn die aktuellen Berechnungen darauf hin deuten, dass die Verkehrslärmbelastung in Schwäbisch Gmünd geringer ist, wie zunächst vermutet, so ist es dennoch erforderlich auch diese Berechnungen einer Realitätsprüfung zu unterwerfen. Dies gelingt im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Insgesamt handelt es sich bei der Lärmaktionsplanung um einen iterativen Prozess, der für Schwäbisch Gmünd noch nicht abgeschlossen ist.

3. Weitere Verfahrensschritte

- Weitere Verkehrserhebungen zur fortlaufenden Aktualisierung des Verkehrsaufkommens als Eingangsgröße in die Abschätzung der Lärmemissionen
- Weitere Aktualisierung der Berechnung der Lärmemissionen
- Beteiligung der Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung, u. a. zur Verifikation der Berechnungen. Eine formale Beteiligung der Öffentlichkeit am Lärmaktionsplan hat bis dato noch nicht stattgefunden, wird jedoch angestrebt. Sie ist wegen der Umsetzung der EG Umgebungslärmrichtlinie aus Verfahrensgründen erforderlich. Zusätzlich dient sie der Verifikation der errechneten Lärmschwerpunkte. Es ist nämlich nicht ausgeschlossen, dass Orte in Schwäbisch Gmünd als Lärmschwerpunkte errechnet wurden, diese jedoch in der subjektiven Wahrnehmung nicht stören. Umgekehrt kann es Orte geben, die im Rahmen der Rechnung nicht als Lärmschwerpunkt erkannt wurden, in der subjektiven Wahrnehmung jedoch als zu laut und störend wahrgenommen werden. Als Öffentlichkeit sind zu beteiligen sowohl Bürger als auch Behörden sowie sonstige Träger öffentlicher Belange.
- Danach erneute Überarbeitung des Lärmaktionsplans

4. Kosten und Finanzierung:



Die Erstellung des LAP konnte bisher mit eigenem Personal durchgeführt werden. Bei einer Vergabe nach „außen“ wären ca. 40 – 60 Tsd. Euro an Gutachterleistungen entstanden, die somit eingespart werden konnten.