

Lärmaktionsplan Stadt Weinsberg

- Hauptverkehrsstraßen -

Durchgeführt im Auftrag der Stadt Weinsberg

MODUS CONSULT ULM 
GmbH

Prof. Kh. Schaechterle
Dipl.-Ing. H. Siebrand
Dipl.-Ing. (FH) R. Neumann

Neue Straße 3
89077 Ulm
0731/39 94 94-0

21. Februar 2017

Impressum

Auftraggeber	Stadt Weinsberg Marktplatz 11, 74189 Weinsberg Telefon: 07134 / 512-0 Internet: www.weinsberg.de
vertreten durch	Stefan Thoma, Bürgermeister
Auftragnehmer	MODUS CONSULT ULM GmbH Schillerstraße 18, 89077 Ulm Telefon: 0731 / 39 94 94-0 Internet: www.modusconsult-ulm.de
Bearbeitung	Dipl.-Ing. (FH) Michael Dingler (†) Dipl.-Ing. (FH) Claus Kiener, M.Eng.
Projektnummern	30126
Projektstatus	Abschlussbericht
Aufgestellt	Ulm, 21.02.2017

Inhalt

Zusammenfassung	1
1. Grundlagen	4
1.1 Rechtliche Grundlagen	4
1.2 Bewertungskriterien	5
1.3 Vorprüfung	6
1.4 Untersuchungsumfang	8
1.5 Ergebnisdarstellung	8
2. Lärmanalyse – Lärminderungsplanung – Abstimmung	11
2.1 Lärmanalyse WEINSBERG (Kernstadt)	11
2.2 Lärmanalyse GRANTSCHEN	14
2.3 Lärmanalyse WIMMENTAL	14
3. Maßnahmenprogramm	15
3.1 Generelle Maßnahmen	15
3.2 Konkrete Maßnahmen LAP Weinsberg	15
4. Öffentlichkeitsbeteiligung	18
4.1 Verfahrensablauf	18
4.2 Durchführung der öffentlichen Anhörung	18
4.3 Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen	18

Verzeichnis der Pläne

Plan A-1-L _{DEN}	Erweiterte Lärmkartierung 2011 Ausschnitt Weinsberg Rasterlärmkarte Straßenverkehr Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht in dB(A)
Plan A-1-L _{Night}	Erweiterte Lärmkartierung 2011 Ausschnitt Weinsberg Rasterlärmkarte Straßenverkehr Beurteilungspegel Nacht in dB(A)
Plan B-1-L _{DEN}	Erweiterte Lärmkartierung 2011 Ausschnitt Weinsberg Gebäudelärmkarte Straßenverkehr > 65 dB(A) Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht in dB(A)
Plan B-1-L _{Night}	Erweiterte Lärmkartierung 2011 Ausschnitt Weinsberg Gebäudelärmkarte Straßenverkehr > 55 dB(A) Beurteilungspegel Nacht in dB(A)
Plan A-2-L _{DEN}	Erweiterte Lärmkartierung 2011 Ausschnitt Grantschen Rasterlärmkarte Straßenverkehr Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht in dB(A)
Plan A-2-L _{Night}	Erweiterte Lärmkartierung 2011 Ausschnitt Grantschen Rasterlärmkarte Straßenverkehr Beurteilungspegel Nacht in dB(A)
Plan B-2-L _{DEN}	Erweiterte Lärmkartierung 2011 Ausschnitt Grantschen Gebäudelärmkarte Straßenverkehr > 65 dB(A) Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht in dB(A)
Plan B-2-L _{Night}	Erweiterte Lärmkartierung 2011 Ausschnitt Grantschen Gebäudelärmkarte Straßenverkehr > 55 dB(A) Beurteilungspegel Nacht in dB(A)
Plan A-3-L _{DEN}	Erweiterte Lärmkartierung 2011 Ausschnitt Wimmmental Rasterlärmkarte Straßenverkehr Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht in dB(A)

Plan A-3-L _{Night}	Erweiterte Lärmkartierung 2011 Ausschnitt Wimmmental Rasterlärmkarte Straßenverkehr Beurteilungspegel Nacht in dB(A)
Plan B-3-L _{DEN}	Erweiterte Lärmkartierung 2011 Ausschnitt Wimmmental Gebäudelärmkarte Straßenverkehr > 65 dB(A) Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht in dB(A)
Plan B-3-L _{Night}	Erweiterte Lärmkartierung 2011 Ausschnitt Wimmmental Gebäudelärmkarte Straßenverkehr > 55 dB(A) Beurteilungspegel Nacht in dB(A)

Text

Zusammenfassung

Im Jahr 2002 trat die „Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm“ (Richtlinie 2002/49/EG) in Kraft, welche durch Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes im Jahr 2005 in nationales Recht umgesetzt wurde. In dieser so genannten EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde als grundsätzliches Ziel „die Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus“ beschrieben, wobei eines dieser Ziele im Lärmschutz besteht.

Um diese Ziele zu erreichen sollen schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm verhindert, ihnen vorgebeugt oder diese gemindert werden. Dazu sind unter Federführung der EU auf nationaler Ebene folgende Maßnahmen in zwei zeitlich und inhaltlich gegliederten Stufen durchzuführen:

- Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand der Lärmkartierung und Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über die Ergebnisse und Auswirkungen der Lärmkartierung,
- Ausarbeitung von Lärmaktionsplänen auf der Grundlage der Lärmkartierung, um zukünftig Belastungen durch Lärm zu verhindern, zu mindern bzw. in zufriedenstellenden Gebieten zu erhalten.

Die Lärmkartierung und die Information der Öffentlichkeit erfolgen in Baden-Württemberg (außer für die Ballungsräume) zentral durch die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) bzw. für bundeseigene Schienenstrecken durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Die Ausarbeitung von Lärmaktionsplänen ist Aufgabe der betroffenen Kommunen. Umfang und Zeitplan der 1. und 2. Stufe der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind aus folgender Tabelle ersichtlich. Die Lärmkarten entsprechend der 2. Stufe sind danach alle 5 Jahre zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten

Lärmquelle / Stufen	Lärmkartierung bis	zuständig	Aktionspläne bis	zuständig
Ballungsräume >250.000 Einwohner (1. Stufe) >100.000 Einwohner (2. Stufe)	30. 06. 2007 30. 06. 2012	Kommune	18. 07. 2008 18. 07. 2013	Kommune
Hauptverkehrsstraßen >6 Mio. Kfz / Jahr (1. Stufe) >3 Mio. Kfz / Jahr (2. Stufe)	30. 06. 2007 30. 06. 2012	LUBW ¹	18. 07. 2008 18. 07. 2013	Kommune
Haupteisenbahnstrecken >60.000 Züge / Jahr (1. Stufe) >30.000 Züge / Jahr (2. Stufe)	30. 06. 2007 30. 06. 2012	EBA ² oder LUBW	18. 07. 2008 18. 07. 2013	Kommune
Großflughäfen >50.000 Bewegungen / Jahr	30. 06. 2007	LUBW	18. 07. 2008	Kommune

Abbildung 1: Fristen und Zuständigkeiten (Homepage LUBW)

Die Ergebnisse der Lärmkartierungen für Hauptverkehrsstraßen stehen auf der Homepage der LUBW¹ bzw. für Haupteisenbahnstrecken auf der Homepage des EBA² der Öffentlichkeit zur Verfügung. Auf der Homepage des Umweltbundesamtes³ stehen zusätzlich die EU-Umgebungslärmrichtlinie (ULR) sowie weitere für die Lärmproblematik relevanten Gesetze, Verordnungen und Publikationen bereit.

In der durch die LUBW vorgelegten Lärmkartierung 2012 für **Hauptverkehrsstraßen** werden im Stadtgebiet Weinsberg die Lärmwirkungen der Bundesautobahnen A 6 und A 81 sowie der Bundesstraße B 39 als Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (ca. 8.200 Kfz/Tag) kartiert. Im Ergebnis werden für Weinsberg 336 lärmbelastete Einwohner über 65 dB(A) für den Zeitbereich über 24 Stunden (L_{DEN}) bzw. 918 lärmbelastete Einwohner über 55 dB(A) für den Zeitbereich Nacht (L_{Night}) ausgewiesen. Die Lärmbelastung in der Fläche wird für den Zeitbereich über 24 Stunden (L_{DEN}) mit 13,5 ha (> 55 dB(A)), 5,6 ha (> 65 dB(A)) und 1,4 ha (> 75 dB(A)) ausgewiesen. Aufgrund der Aufnahme in die 2. Stufe der Lärmkartierung und der Anzahl der ermittelten betroffenen Einwohnern ist die Stadt Weinsberg zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes verpflichtet.

Um eine zielführende Lärmaktionsplanung erarbeiten zu können, hat sich die Stadt Weinsberg entschlossen, das zu kartierende Straßennetz auf das klassifizierte Straßennetz (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie die wesentlichen städtischen Straßen auszuweiten, um so den Straßenverkehrslärm für das Stadtgebiet in einer „erweiterten Lärmkartierung“ gesamthaft zu erfassen. In die Lärmkartierung werden die Kernstadt Weinsberg sowie die Ortschaften Grantschen und Wimmmental einbezogen. Die Verkehrsdaten für die Bundesautobahnen wurden vom Regierungspräsidium Stuttgart übernommen, alle anderen Verkehrsdaten stehen aus dem aktuellen Verkehrsentwicklungsplan Weinsberg zur Verfügung.

In der durch das EBA vorgelegten Lärmkartierung 2012 für **Haupteisenbahnstrecken** werden im Stadtgebiet Weinsberg die Lärmwirkungen der Bahnlinie zwischen Heilbronn und Öhringen mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr (ca. 82 Züge/Tag) kartiert. Im Ergebnis werden darin für Weinsberg keine betroffenen Einwohner über 70/60 dB(A) und darunter mit 10 betroffenen Einwohnern über 65 dB(A) für den Zeitbereich über 24 Stunden (L_{DEN}) und 10 betroffenen Einwohnern über 55 dB(A) für den Zeitbereich Nacht (L_{Night}) ausgewiesen.

Aufgrund der Ergebnisse der Lärmkartierung des EBA für Haupteisenbahnstrecken, welche für Weinsberg keine betroffenen Einwohner über 70/60 dB(A) und für die um 5 dB(A) strengeren Werte mit deutlich unter 50 eine sehr geringe Anzahl an betroffenen Einwohnern ausweist, werden im Zuge der vorliegenden Lärmaktionsplanung keine Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmbelastung aus Haupteisenbahnstrecken erarbeitet.

Der Lärmaktionsplan (LAP) ist ein strategisches Planwerk, in dem Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung und ggf. zum Schutz ruhiger Gebiete formuliert werden

¹ <http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de>

² <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>

sollen. Vorrangiges Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, die mit Umgebungslärm von über 70 dB(A) tags⁴ bzw. 60 dB(A) nachts⁵ betroffenen Bereiche kurzfristig zu entlasten. Darüber hinaus sind Strategien zu entwickeln, um die Belastung mittel- bis langfristig auf Werte unter 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts zu reduzieren. Diese Aufgabe kann nicht innerhalb weniger Jahre gelöst werden, sondern stellt vielmehr eine „Generationenaufgabe“ dar.

Durch die im Rahmen der Lärmaktionsplanung aufgezeigten Maßnahmen kann für den Untersuchungsraum in der Regel eine deutliche Entlastung vom Straßenverkehrslärm erreicht werden. Es kann jedoch nicht erwartet werden, dass alle Betroffenheit über den Auslösewerten restlos entlastet werden. Deshalb können über die kurz- und mittelfristigen Maßnahmen hinaus im Lärmaktionsplan auch langfristige Ziele definiert werden, welche zu einer weiteren Lärminderung im Untersuchungsgebiet beitragen sollen.

Im vorliegenden Bericht werden die Ergebnisse der erweiterten Lärmkartierung für Hauptverkehrsstraßen zusammengestellt, die Lärmschwerpunkte herausgearbeitet, die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zusammengetragen und mögliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung aufgezeigt.

³ <http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/ulr.html>

⁴ bezogen auf den 24-Stunden-Lärmindex L_{DEN}

⁵ bezogen auf den Nacht-Lärmindex (22 - 6 Uhr) L_{Night}

1. Grundlagen

1.1 Rechtliche Grundlagen

Auf Grund der europäischen Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 sind Lärmkarten für Ballungsräume, für wesentliche Hauptverkehrsstraßen und Hauptschienenwege sowie für Großflughäfen zu erstellen, die Zahl der durch diese Lärmquellen belasteten Personen abzuschätzen und Lärmaktionspläne zu erarbeiten. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie (ULR) differenziert dabei nach der in **Tabelle 1** aufgezeigten Staffelung zwei Stufen der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung.

Tabelle 1: 1. und 2. Stufe ULR, Staffelung und Zuständigkeiten (BW)

Lärmquelle / Stufen	Lärmkartierung bis	zuständig	Aktionspläne bis	zuständig
Ballungsräume >250.000 Einwohner (1. Stufe) >100.000 Einwohner (2. Stufe)	30. 06. 2007 30. 06. 2012	Kommune	18. 07. 2008 18. 07. 2013	Kommune
Hauptverkehrsstraßen* >6 Mio. Kfz / Jahr (1. Stufe) >3 Mio. Kfz / Jahr (2. Stufe)	30. 06. 2007 30. 06. 2012	LUBW ¹	18. 07. 2008 18. 07. 2013	Kommune
Haupteisenbahnstrecken >60.000 Züge / Jahr (1. Stufe) >30.000 Züge / Jahr (2. Stufe)	30. 06. 2007 30. 06. 2012	EBA ² oder LUBW	18. 07. 2008 18. 07. 2013	Kommune
Großflughäfen >50.000 Bewegungen / Jahr	30. 06. 2007	LUBW	18. 07. 2008	Kommune

* 1. u. 2.Stufe:
> rd. 16.400 Kfz/24h
> rd. 8.200 Kfz/24h

1 Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg

2 Eisenbahn-Bundesamt

Anschließend sollen die Pläne alle 5 Jahre aktualisiert werden. Darüber hinaus schreibt die Richtlinie eine angemessene Beteiligung der Öffentlichkeit vor.

Die europäische Richtlinie wurde in den Jahren 2005 und 2006 in deutsches Recht umgesetzt:

- „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ vom 24. Juni 2005
- „Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV)“ vom 06. März 2006
- „Bekanntmachung der vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) vom 22. Mai 2006 (VBUS)

1.2 Bewertungskriterien

Der Ministerrat der Landesregierung Baden-Württemberg hat am 17. Dezember 2007 die Fortschreibung des Umweltplanes Baden-Württemberg beschlossen. Darin werden hinsichtlich des Lärmschutzes verschiedene Ziele formuliert, u. a.:

- Die Lärmbelastung in der Fläche darf (ebenso wie die Luftbelastung) trotz steigender Verkehrsleistung nicht weiter zunehmen. An besonderen Lärmschwerpunkten sollen Verbesserungen erreicht werden.
- Die Lärmschwerpunkte des Landes sollen identifiziert, priorisiert und nach Aufstellung eines Stufenplans so schnell als möglich entlastet und damit die Anzahl der Bewohner, auf die gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen einwirken, spürbar verringert werden. Mindestziel der Lärminderung ist, die Lärmsanierungswerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in Wohngebieten, an Schulen, Krankenhäusern, Kur- und Altenheimen entlang von Verkehrswegen einzuhalten.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) Baden-Württemberg hat die Erfordernis zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen mit dem so genannten „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ vom 23. März 2012 überprüft und in weiteren Schreiben vom 12. April 2013, 11. Oktober 2013 und 10. September 2014 Hinweise zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen gegeben.

Lärmaktionspläne sind demnach grundsätzlich für alle kartierten Gebiete aufzustellen, in denen Betroffene von Lärmbelastungen von folgenden Werten ausgewiesen sind:

- > 55 dB(A) bezogen auf den 24-Stunden-Lärmindex L_{DEN}
- > 50 dB(A) bezogen auf den Nacht-Lärmindex L_{Night}

Hierbei sind auf jeden Fall die Bereiche zu überprüfen, bei denen die Lärmbelastungen über den folgenden Auslösewerten liegen und die im Folgenden als „Lärmschwerpunkte“ bezeichnet werden:

- > 65 dB(A) bezogen auf den 24-Stunden-Lärmindex L_{DEN}
- > 55 dB(A) bezogen auf den Nacht-Lärmindex L_{Night}

Vordringlicher Handlungsbedarf besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen mit folgenden, im Bereich der Gesundheitsgefährdung liegenden Auslösewerte:

- > 70 dB(A) bezogen auf den 24-Stunden-Lärmindex L_{DEN}
- > 60 dB(A) bezogen auf den Nacht-Lärmindex L_{Night}

Dabei gilt der 24-Stunden-Wert, der so genannte L_{DEN} (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) als Maß für die Gesamtbelästigung, der 8-Stunden-Wert L_{Night} (Nachtlärmindex) gilt als Maß für nächtliche Störungen.

Als Beurteilungskriterium gilt die Überschreitung eines der beiden Werte - wobei allerdings keine Einzelfallbetrachtung entstehen soll und somit die vorgenannten Werte erst ab einer gewissen Anzahl von Betroffenen (i. d. R. ab 50 Personen) greifen.

Im Rahmen der Lärmkartierung werden für Weinsberg dementsprechend Betroffene Einwohner über 65 dB(A) bezogen auf den 24-Stunden-Lärmindex L_{DEN} sowie über 55 dB(A) bezogen auf den Nacht-Lärmindex L_{Night} ausgewertet und dargestellt.

1.3 Vorprüfung

1.3.1 Hauptverkehrsstraßen

Die Vorprüfung für die Hauptverkehrsstraßen wurde auf der Grundlage der Lärmkartierung LUBW der 1. Stufe durch die Stadtverwaltung und das Büro der Gutachter vorgenommen. Von der LUBW wurden im Rahmen der 1. Stufe der Lärmkartierung nur die gesetzlich vorgeschriebenen Hauptverkehrsstraßen > 6 Mio. Kfz/Jahr (ca. 16.400 Kfz/Tag) und in der 2. Stufe nur Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Kfz/Jahr (ca. 8.200 Kfz/Tag) kartiert.

Um für Weinsberg eine zielführende Lärmaktionsplanung erarbeiten zu können, wurde beschlossen, unabhängig von der Verkehrsbelastung die Kartierungsstrecken freiwillig auf das kommunale Hauptverkehrsstraßennetz bzw. das klassifizierte Straßennetz auszudehnen. Die Kartierung erfolgt dabei für die Kernstadt Weinsberg sowie die unmittelbar an der BAB A 6 gelegenen Ortschaften Grantschen und Wimmental.

Dementsprechend wurden in die „Erweiterte Lärmkartierung 2011“ zusätzlich zu den Kartierungsstrecken der LUBW folgende städtischen Hauptverkehrsstraßen aufgenommen:

- Haller Straße – Hauptstraße – Heilbronner Straße
- Bahnhofstraße - Öhringer Straße
- Stadtseestraße – Schwabstraße – Kernerstraße – Lindenstraße – Weidachstraße
- Walter-Koch-Straße – Zeppelinstraße – Friedhofstraße
- Wimmentaler Straße (Grantschen)
- Sülzbacher Straße – Dimbacher Straße (Wimmental)

Die Kartierung der LUBW erfolgt in der Regel auf der Basis der Verkehrszahlen der letzten amtlichen Straßenverkehrszählung (SVZ). Bezugsjahr für die Lärmkartierung der 2. Stufe ist das Jahr 2011. Für die Berechnung des Straßenlärms wurden von der LUBW die aktuellsten bei der Landesstelle für Straßentechnik verfügbaren Verkehrsmengen der Straßenverkehrszählung 2010 verwendet, ggf. ergänzt um Angaben der Kommunen.

Da sich die Zählstellen der SVZ im Wesentlichen auf Querschnitte außerhalb der Ortschaften beziehen, sind diese Verkehrsmengen für die Beschreibung der innerörtlichen Verkehrsbeziehungen nur bedingt geeignet.

Im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Weinsberg wird die Erweiterte Lärmkartierung 2011 auf der Basis der Verkehrszahlen aus dem fortgeschriebenen VEP durchgeführt.

1.3.2 Haupteisenbahnstrecken

Nach Angaben des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) verkehren auf der Haupteisenbahnstrecke zwischen Heilbronn und Öhringen im Abschnitt Heilbronn – Weinsberg rund 44.700 Züge/Jahr und im Abschnitt Weinsberg – Obersulm rund 34.300 Züge/Jahr. Dementsprechend wurde diese Strecke im Zuge der ersten Stufe der Lärmkartierung (kartierungspflichtig für > 60.000 Züge/Jahr) durch das EBA nicht kartiert.

Ab der zweiten Stufe (> 30.000 Züge/Jahr) wird die Stadt Weinsberg auch bezüglich Schienenverkehrslärm mit in die Kartierung des EBA einbezogen. Die entsprechenden Lärmkarten werden zentral durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erarbeitet und stehen auf dessen Homepage⁶ zur Verfügung. Im Ergebnis werden darin für Weinsberg keine betroffenen Einwohner über 70/60 dB(A) und darunter mit 10 betroffenen Einwohnern über 65 dB(A) für den Lärmindex L_{DEN} (24 Stunden) und 10 betroffenen Einwohnern über 55 dB(A) für den Lärmindex L_{Night} (22-6 Uhr) ausgewiesen:

Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN})		Nacht-Lärmindex (L_{Night})	
Pegelbereich dB(A)	Belastete [Einwohner]	Pegelbereich dB(A)	Belastete [Einwohner]
-	-	(45 < L_{Night} = 50)	130
-	-	50 < L_{Night} = 55	50
55 < L_{DEN} = 60	100	55 < L_{Night} = 60	10
60 < L_{DEN} = 65	30	60 < L_{Night} = 65	0
65 < L_{DEN} = 70	10	65 < L_{Night} = 70	0
70 < L_{DEN} = 75	0	L_{Night} > 70	0
L_{DEN} > 75	0	-	-

Tabelle 1: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß VBEB) - Schienenlärm der Eisenbahnen des Bundes (gerundet auf die nächste Zehnerstelle)

L_{DEN}				
Pegelbereich dB(A)	Belastete Flächen[km ²]	Belastete Wohnungen	Belastete Schulen	Belastete Krankenhäuser
L_{DEN} > 55	0,28	126	0	0
L_{DEN} > 65	0,07	2	0	0
L_{DEN} > 75	0,00	0	0	0

Tabelle 2: Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausbäude

Abbildung 2: EBA, Lärmstatistik für die Gemeinde Weinsberg⁷

⁶ <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>

⁷ <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/statistik?id=9103&br=false&gemeinde=Weinsberg>

Im Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes außerhalb von Ballungsräumen (Teil A vom 26.11.2015, Teil B vom 31.03.2016) sind demnach auch keine Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Stadt Weinsberg vorgesehen.

Aufgrund der Ergebnisse der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplanes des EBA für Haupteisenbahnstrecken, welche für Weinsberg keine betroffenen Einwohner über 70/60 dB(A) und für die um 5 dB(A) strengeren Werte mit deutlich unter 50 eine sehr geringe Anzahl an betroffenen Einwohnern ausweist, werden im Zuge der vorliegenden Lärmaktionsplanung keine Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmbelastung aus Haupteisenbahnstrecken erarbeitet.

1.4 Untersuchungsumfang

Das Untersuchungsgebiet umfasst entsprechend der Aufgabenstellung die vom Straßenverkehrslärm am stärksten betroffenen Ortslagen, d. h. die Kernstadt von Weinsberg sowie die unmittelbar an der Autobahn gelegenen Ortschaften Grantschen und Wimmental.

Entsprechend dem Aufstellungsbeschluss wurden neben den nach EU-Umgebungslärmrichtlinie kartierungspflichtigen Hauptverkehrsstraßen weitere wesentliche Straßenzüge mit aufgenommen:

- Hauptverkehrsstraßen > 6 Mio. Kfz/Jahr *(Stufe 1: kartierungspflichtig)*
- Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Kfz/Jahr *(Stufe 2: kartierungspflichtig)*
- restliches klassifiziertes Straßennetz *(freiwillig)*
- Stadtstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen *(freiwillig)*

Bei einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes sollte der Bearbeitungsraum hinsichtlich einer Aufnahme ggf. weiterer Ortschaften überprüft werden.

1.5 Ergebnisdarstellung

Die Berechnungen erfolgen auf der Grundlage der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) in der Fassung vom 22.05.2006. Die Berechnungsergebnisse der Erweiterten Lärmkartierungen werden in Plänen und Anlagen abgebildet und dokumentiert. Die Kartendarstellung erfolgt für den Straßenverkehrslärm getrennt nach den beiden Lärmindizes L_{DEN} (24 Stunden) und L_{Night} (22-6 Uhr) sowie für die EU-Statistiken in tabellarischer Form. Im Wesentlichen werden folgende Ergebnisse ausgegeben:

- Rasterlärmkarten für die Zeitbereiche L_{DEN} und L_{Night}
- EU-Flächenstatistik
- Gebäudelärmkarten für die Zeitbereiche L_{DEN} und L_{Night}
- EU-Einwohnerstatistik

In den **Rasterlärmkarten** werden die lärmbelasteten Flächen des Untersuchungsgebietes in einer Berechnungshöhe von 4 m über Gelände mittels Isophonen-Bändern (Flächen gleicher Lautstärke) jeweils in 5 dB(A)-Schritten zwischen 45 und 75 dB(A) dargestellt. Sie enthalten damit alle nach § 4 Abs. 4 Nr. 1 34. BImSchV geforderten Angaben.

Um eine direkte Vergleichbarkeit mit den Kartierungsergebnissen der LUBW zu ermöglichen, wird abweichend von den Farbvorgaben⁸ der 34. BImSchV die von der LUBW verwendete Farbtabelle verwendet.

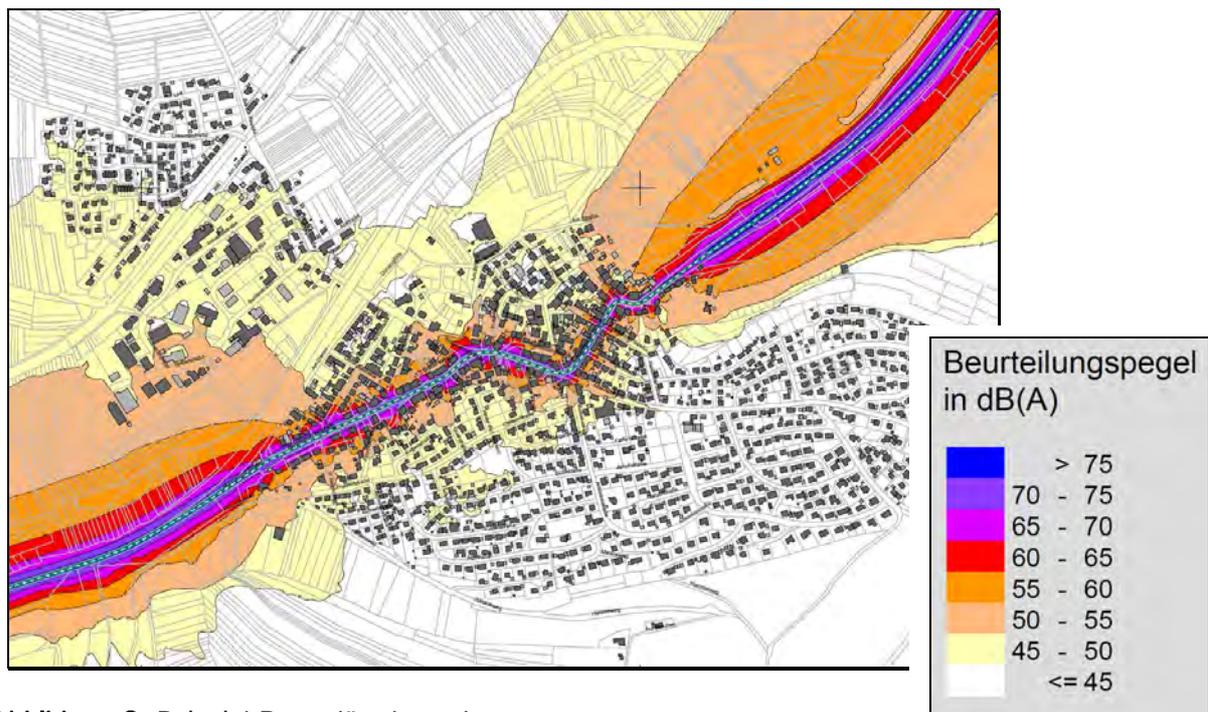


Abbildung 3: Beispiel Rasterlärmkarte L_{DEN}

In der **EU-Flächenstatistik** wird die Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete angegeben. Die Angabe erfolgt in Quadratkilometer und ist gegliedert nach L_{DEN} -Schwellwerten über 55 dB(A), über 65 dB(A) und über 75 dB(A). Das bedeutet, dass Flächen, welche beispielsweise im Bereich über 65 dB(A) enthalten sind, auch im Bereich über 55 dB(A) enthalten sind. Entsprechendes gilt für die Zahl der Wohnungen, Schulen, Kindergärten (freiwillig) und Krankenhäuser. Bei der Zahlenangabe für Wohnungen wird entsprechend der 34. BImSchV auf 100 Wohnungen gerundet.

In den **Gebäudelärmkarten** werden die lärmbelasteten Gebäude des Untersuchungsgebietes in einer Berechnungshöhe von 4 m über Gelände jeweils in 5 dB(A)-Schritten zwischen 45 und 75 dB(A) nach dem gleichen Farbschema dargestellt. Die Zuordnung der einzelnen Gebäude zu einem entsprechenden Lärmintervall von 5 dB(A) erfolgt jeweils über den höchsten am Gebäude ermittelten Pegel. Die Zuordnung der Einwohner zu den

⁸ § 4 Abs. 4 Nr. 1 34. BImSchV: Farben nach DIN 18005 Teil 2, Ausgabe September 1991

Gebäudefassaden erfolgt nach der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) in der Fassung vom 09. Februar 2007.

In der **EU-Einwohnerstatistik** werden schließlich tabellarische Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen gegeben, welche innerhalb der in den Rasterlärmkarten auszuweisenden Isophonen-Bändern (5 dB(A)-Schritte zwischen 45 und 75 dB(A)) leben. Aufgrund der Größe des Untersuchungsraumes werden die Einwohner abweichend von den Vorgaben⁹ der 34. BImSchV auf die nächste Zehnerstelle auf- oder abgerundet.

Die Berechnungsergebnisse der „Erweiterten Lärmkartierung 2011“ sind für die Kernstadt Weinsberg als Rasterlärmkarten in den Plänen der **Planreihe A-1** und als Gebäudelärmkarten in den Plänen der **Planreihe B-1** (Lärmschwerpunkte über 65/55 dB(A)) für die Lärmindizes L_{DEN} (24 Stunden) und L_{Night} (22-6 Uhr) dargestellt.

Die Berechnungsergebnisse der „Erweiterten Lärmkartierung 2011“ sind für die Ortschaft Grantschen als Rasterlärmkarten in den Plänen der **Planreihe A-2** und als Gebäudelärmkarten in den Plänen der **Planreihe B-2** ((Lärmschwerpunkte über 65/55 dB(A)) für die Lärmindizes L_{DEN} (24 Stunden) und L_{Night} (22-6 Uhr) dargestellt.

Die Berechnungsergebnisse der „Erweiterten Lärmkartierung 2011“ sind für die Ortschaft Wimmental als Rasterlärmkarten in den Plänen der **Planreihe A-3** und als Gebäudelärmkarten in den Plänen der **Planreihe B-3** ((Lärmschwerpunkte über 65/55 dB(A)) für die Lärmindizes L_{DEN} (24 Stunden) und L_{Night} (22-6 Uhr) dargestellt.

⁹ § 4 Abs. 5 Satz 2 34. BImSchV: Rundung auf die nächste Hunderterstelle

2. Lärmanalyse – Lärminderungsplanung – Abstimmung

Im Rahmen der Lärmanalyse wird die Lärmkartierung der LUBW nachvollzogen bzw. bei einer Bearbeitung mit zusätzlichen Streckenzügen eine „Erweiterte Lärmkartierung“ erstellt. Auf der Grundlage der Lärmkartierung werden die lärmbelasteten Bereiche ermittelt und Lärmschwerpunkte (= Zusammentreffen hoher Lärmbelastungen mit hoher Einwohnerdichte) herausgearbeitet. Als Lärmschwerpunkte werden Bereiche bezeichnet, an denen die als Grenzwerte zur Gesundheitsgefährdung geltenden Pegel von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht überschritten werden und davon mindestens 50 Einwohner betroffen sind.

Das Ergebnis der Lärmanalyse wird analog der Lärmkartierung der LUBW in Rasterlärmkarten sowie zusätzlich in Gebäudelärmkarten dargestellt und dokumentiert. Die durchzuführende Betroffenheitsanalyse der lärmbelasteten Flächen, Einwohner, Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern/Altenheimen und ggf. Kindergärten (freiwillig) erfolgt tabellarisch.

2.1 Lärmanalyse WEINSBERG (Kernstadt)

Das Ergebnis der Lärmanalyse für die Kernstadt von Weinsberg ist in folgenden Abbildungen dokumentiert:

- Plan A-1-L_{DEN} Rasterlärmkarte Weinsberg für L_{DEN} (24 Stunden)
- Plan A-1-L_{Night} Rasterlärmkarte Weinsberg für L_{Night} (22-6 Uhr)
- Plan B-1-L_{DEN} Gebäudelärmkarte Weinsberg für L_{DEN} (24 Stunden)
- Plan B-1-L_{Night} Gebäudelärmkarte Weinsberg für L_{Night} (22-6 Uhr)

Als Lärmschwerpunkte mit mehr als 50 betroffenen Einwohnern von Beurteilungspegeln über 65/55 dB(A) wurden dabei festgestellt:

- Lärmschwerpunkt westlich Öhringer Straße
- Lärmschwerpunkt östlich Öhringer Straße
- Lärmschwerpunkt Hauptstraße
- Lärmschwerpunkt Bahnhofstraße

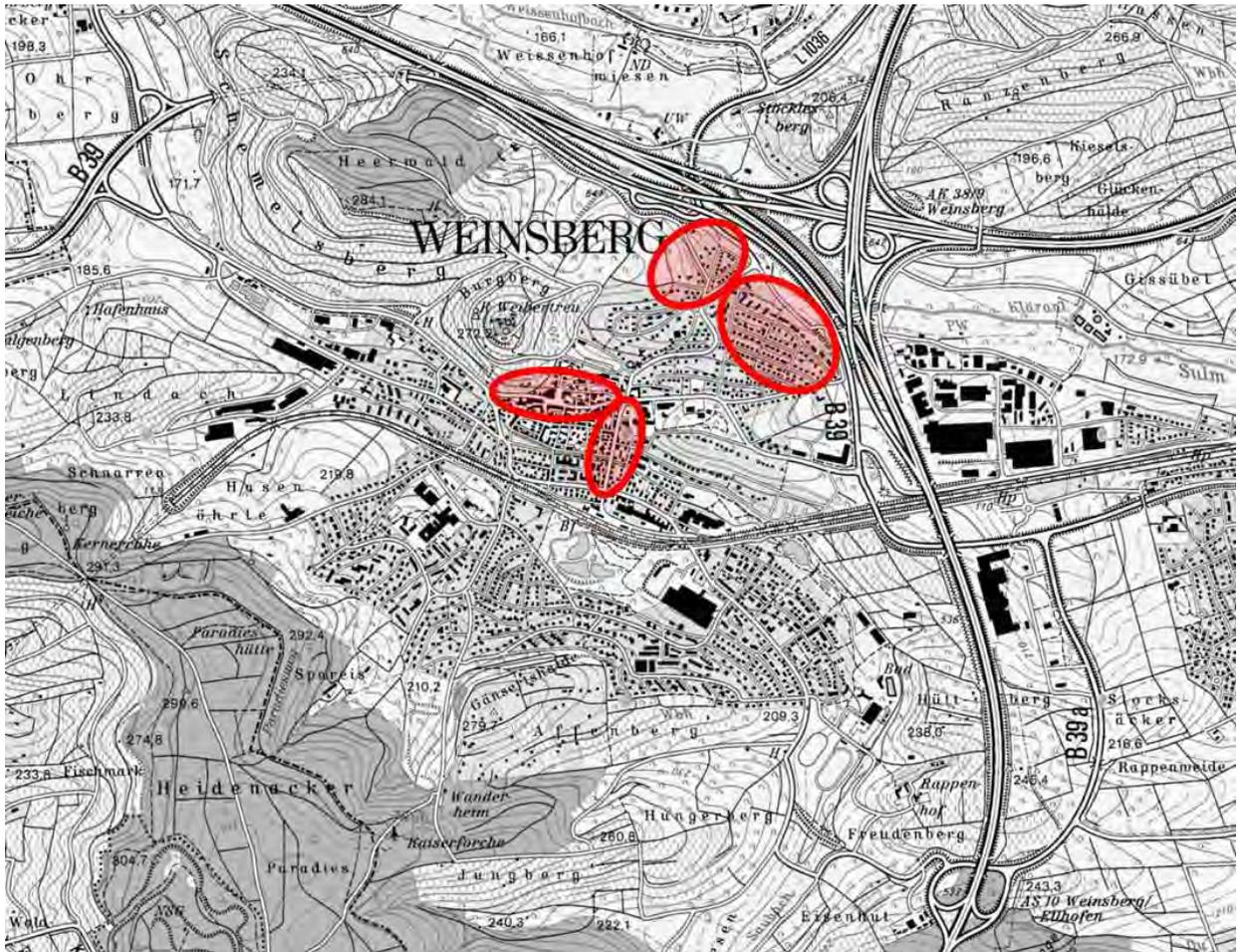


Abbildung 4: Lärmschwerpunkte Weinsberg Kernstadt

2.1.1 Lärmschwerpunkt westlich Öhringer Straße

- Bereich westlich der Öhringer Straße bis zum Hofbrunnenweg
- überwiegend Wohnnutzung
- rd. 110 Einwohner in Wohnungen mit Fassadenpegel von $L_{DEN} > 65$ dB(A)
- rd. 170 Einwohner in Wohnungen mit Fassadenpegel von $L_{Night} > 55$ dB(A)
- Wesentliche Hauptverkehrsstraße: AK Weinsberg (BAB A 6/A 81)
 - (K)¹⁰ Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h
 - (M) Einbau von lärmindernden Belägen
 - (L) Überprüfung der Lärmschutzbauwerke nach 16. BImSchV beim sechsstreifigen Ausbau der A 6
- Weitere Hauptverkehrsstraße: Öhringer Straße
 - (K) Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h
 - (M) Einbau von lärmarmen Belägen

¹⁰ zeitliche Einordnung der Lärmschutzmaßnahmen: Kurzfristig / Mittelfristig / Langfristig

2.1.2 Lärmschwerpunkt östlich Öhringer Straße

- Bereich zwischen Öhringer Straße, B 39 und Haller Straße
- überwiegend Wohnnutzung

- rd. 550 Einwohner in Wohnungen mit Fassadenpegel von $L_{DEN} > 65$ dB(A)
- rd. 900 Einwohner in Wohnungen mit Fassadenpegel von $L_{Night} > 55$ dB(A)

- Wesentliche Hauptverkehrsstraße: AK Weinsberg (BAB A 6/A 81)
 - (K) Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h
 - (M) Einbau von lärmindernden Belägen
 - (L) Überprüfung der Lärmschutzbauwerke nach 16. BImSchV beim sechsstreifigen Ausbau der A 6

- Weitere Hauptverkehrsstraße: B 39
 - (K) Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h
 - (M) Einbau von lärmindernden Belägen

- Weitere Hauptverkehrsstraße: Öhringer Straße
 - (K) Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h
 - (M) Einbau von lärmarmen Belägen

2.1.3 Lärmschwerpunkt Hauptstraße

- Bereich zwischen Linden- und Bahnhofstraße
- Wohn-, Büro- und Einzelhandelsnutzung

- rd. 140 Einwohner in Wohnungen mit Fassadenpegel von $L_{DEN} > 65$ dB(A)
- rd. 90 Einwohner in Wohnungen mit Fassadenpegel von $L_{Night} > 55$ dB(A)

- Wesentliche Hauptverkehrsstraße: Hauptstraße
 - (M) Einbau von lärmarmen Belägen
 - (L) Lärmschutzfenster

2.1.4 Lärmschwerpunkt Bahnhofstraße

- Bereich zwischen Haupt- und Kernerstraße
- Wohn-, Büro- und Einzelhandelsnutzung

- rd. 120 Einwohner in Wohnungen mit Fassadenpegel von $L_{DEN} > 65$ dB(A)
- rd. 100 Einwohner in Wohnungen mit Fassadenpegel von $L_{Night} > 55$ dB(A)

- Wesentliche Hauptverkehrsstraße: Bahnhofstraße
 - (M) Einbau von lärmarmen Belägen
 - (L) Lärmschutzfenster

2.2 Lärmanalyse GRANTSCHEN

Das Ergebnis der Lärmanalyse für die Ortschaft Grantschen ist in folgenden Abbildungen dokumentiert:

- Plan A-2-L_{DEN} Rasterlärmkarte Grantschen für L_{DEN} (24 Stunden)
- Plan A-2-L_{Night} Rasterlärmkarte Grantschen für L_{Night} (22-6 Uhr)
- Plan B-2-L_{DEN} Gebäudelärmkarte Grantschen für L_{DEN} (24 Stunden)
- Plan B-2-L_{Night} Gebäudelärmkarte Grantschen für L_{Night} (22-6 Uhr)

- Lärmschwerpunkt Grantschen, Bereich südlich der BAB A 6
- überwiegend Wohnnutzung

- rd. 120 Einwohner in Wohnungen mit Fassadenpegel von L_{DEN} > 65 dB(A)
- rd. 270 Einwohner in Wohnungen mit Fassadenpegel von L_{Night} > 55 dB(A)

- Wesentliche Hauptverkehrsstraße: BAB A 6
 - (K, temporär) Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h
 - (M) Einbau von lärmindernden Belägen
 - (L) Dimensionierung der Lärmschutzbauwerke nach 16. BImSchV beim sechsstreifigen Ausbau der A 6

2.3 Lärmanalyse WIMMENTAL

Das Ergebnis der Lärmanalyse für die Ortschaft Wimmmental ist in folgenden Abbildungen dokumentiert:

- Plan A-3-L_{DEN} Rasterlärmkarte Wimmmental für L_{DEN} (24 Stunden)
- Plan A-3-L_{Night} Rasterlärmkarte Wimmmental für L_{Night} (22-6 Uhr)
- Plan B-3-L_{DEN} Gebäudelärmkarte Wimmmental für L_{DEN} (24 Stunden)
- Plan B-3-L_{Night} Gebäudelärmkarte Wimmmental für L_{Night} (22-6 Uhr)

- Lärmschwerpunkt Wimmmental, Bereich nördlich der BAB A 6
- überwiegend Wohnnutzung

- rd. 10 Einwohner in Wohnungen mit Fassadenpegel von L_{DEN} > 65 dB(A)
- rd. 150 Einwohner in Wohnungen mit Fassadenpegel von L_{Night} > 55 dB(A)

- Wesentliche Hauptverkehrsstraße: BAB A 6
 - (K, temporär) Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h
 - (M) Einbau von lärmindernden Belägen
 - (L) Dimensionierung der Lärmschutzbauwerke nach 16. BImSchV beim sechsstreifigen Ausbau der A 6

3. Maßnahmenprogramm

3.1 Generelle Maßnahmen

An Maßnahmen zur Lärminderung im Sinne von Vermeidung, Verlagerung oder Verminderung stehen grundsätzlich zur Verfügung:

- Reduzierung der Verkehrsmenge, z. B. durch Ortsumgehung oder Änderung des Verkehrskonzeptes (eine Halbierung der Verkehrsmenge bewirkt eine Minderung um ca. 3 dB(A), dies gilt bei unveränderter Geschwindigkeit und Schwerverkehrsanteil)
- Restriktive Maßnahmen in Bezug auf den Schwerverkehr (temporärer Art z. B. Nachtfahrverbote, generelle Anlieger-frei-Regelungen, etc.)
- Reduzierung der Geschwindigkeit (generell 30 km/h bewirken gegenüber 50 km/h eine Lärminderung um ca. 2 dB(A))
- Homogenisierung des Fahrverlaufs (Grüne Welle, Beseitigung Engpässe, etc.)
- Verbesserung des Fahrbahnbelags (Sanierung, Einbau lärmindernder Beläge)
- Veränderung Modal-Split (Verbesserungen für ÖV, Fußgänger, Radfahrer)
- Überprüfung Parkraumbewirtschaftung
- Überprüfung wegweisender Beschilderung
- Abstandsvergrößerung
- Abschirmung (Lärmschutzwand/-wall)
- Passiver bzw. bauseitiger Lärmschutz (Lärmsanierungsprogramm, Lärmschutzfenster)

3.2 Konkrete Maßnahmen LAP Weinsberg

Aus der Lärmanalyse und der Bearbeitung der Lärmaktionsplanung werden für die o. gen. Lärmschwerpunkte der Stadt Weinsberg folgende Maßnahmen zur weiteren Abstimmung mit den zuständigen Behörden vorgeschlagen:

3.2.1 Lärmschwerpunkt westlich Öhringer Straße

Lfd.Nr.	Maßnahme	räumlicher Bezug	zeitlicher Bezug	Straßenbaulast
1-1	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h	AK Weinsberg	kurzfristig	RP Stuttgart
1-2	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	Öhringer Straße	kurzfristig	Stadt Weinsberg
1-3	Einbau von lärmindernden Belägen	AK Weinsberg	mittelfristig	RP Stuttgart
1-4	Einbau von lärmarmen Belägen	Öhringer Straße	mittelfristig	Stadt Weinsberg
1-5	Überprüfung der Lärmschutzbauwerke nach 16. BImSchV beim sechsstreifigen Ausbau der A 6	AK Weinsberg	langfristig	RP Stuttgart

3.2.2 Lärmschwerpunkt östlich Öhringer Straße

Lfd.Nr.	Maßnahme	räumlicher Bezug	zeitlicher Bezug	Straßenbaulast
2-1	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h	AK Weinsberg	kurzfristig	RP Stuttgart
2-2	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h	B 39	kurzfristig	RP Stuttgart
2-3	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	Öhringer Straße	kurzfristig	Stadt Weinsberg
2-4	Einbau von lärmindernden Belägen	AK Weinsberg	mittelfristig	RP Stuttgart
2-5	Einbau von lärmindernden Belägen	B 39	mittelfristig	RP Stuttgart
2-6	Einbau von lärmarmen Belägen	Öhringer Straße	mittelfristig	Stadt Weinsberg
2-7	Überprüfung der Lärmschutzbauwerke nach 16. BImSchV beim sechsstreifigen Ausbau der A 6	AK Weinsberg	langfristig	RP Stuttgart

3.2.3 Lärmschwerpunkt Hauptstraße

Lfd.Nr.	Maßnahme	räumlicher Bezug	zeitlicher Bezug	Straßenbaulast
3-1	Einbau von lärmarmen Belägen	Hauptstraße	mittelfristig	Stadt Weinsberg
3-2	Auflage eines Lärmschutzfensterprogrammes	Hauptstraße	langfristig	RP/Stadt

3.2.4 Lärmschwerpunkt Bahnhofstraße

Lfd.Nr.	Maßnahme	räumlicher Bezug	zeitlicher Bezug	Straßenbaulast
4-1	Einbau von lärmarmen Belägen	Bahnhofstraße	mittelfristig	Stadt Weinsberg
4-2	Auflage eines Lärmschutzfensterprogrammes	Bahnhofstraße	langfristig	RP/Stadt

3.2.5 Lärmschwerpunkt Grantschen

Lfd.Nr.	Maßnahme	räumlicher Bezug	zeitlicher Bezug	Straßenbaulast
5-1	temporäre Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h	BAB A6	kurzfristig	RP Stuttgart
5-2	Einbau von lärmindernden Belägen	BAB A6	mittelfristig	RP Stuttgart
5-2	Dimensionierung der Lärmschutzbauwerke nach 16. BImSchV beim sechsstreifigen Ausbau der A 6	BAB A6	langfristig	RP Stuttgart

3.2.6 Lärmschwerpunkt Wimmental

Lfd.Nr.	Maßnahme	räumlicher Bezug	zeitlicher Bezug	Straßenbaulast
6-1	temporäre Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h	BAB A6	kurzfristig	RP Stuttgart
6-2	Einbau von lärmindernden Belägen	BAB A6	mittelfristig	RP Stuttgart
6-3	Dimensionierung der Lärmschutzbauwerke nach 16. BImSchV beim sechsstreifigen Ausbau der A 6	BAB A6	langfristig	RP Stuttgart

4. Öffentlichkeitsbeteiligung

4.1 Verfahrensablauf

Entsprechend den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist die Öffentlichkeit bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen zu beteiligen. Die jeweiligen Vorlagen und Beschlüsse zum Lärmaktionsplan der Stadt Weinsberg wurden in folgenden öffentlichen Gemeinderatssitzungen (GR) bzw. Arbeitsgruppensitzungen (AG) behandelt:

- 21.09.2010 GR, Aufstellungsbeschluss (zusammen mit VEP)
- 17.04.2012 GR, Vorstellung Ergebnisse Verkehrsentwicklungsplan (VEP) und Einstieg in die Lärmaktionsplanung (LAP)
- 26.06.2013 AG, Erste Sitzung Arbeitsgruppe
- 10.09.2013 AG, Zweite Sitzung Arbeitsgruppe
- 25.03.2014 AG, Dritte Sitzung Arbeitsgruppe
- 19.05.2015 GR, Vorstellung der erweiterten Lärmkartierung und Sachstandsbericht der Ergebnisse aus der Arbeitsgruppe
- 19.12.2016 bis
- 10.02.2017 Öffentliche Auslegung LAP-Entwurf
- 21.02.2017 GR, Vorstellung der Ergebnisse der öffentlichen Auslegung, Beschlussfassung

4.2 Durchführung der öffentlichen Anhörung

Die Ausarbeitung von Lärmaktionsplänen obliegt den betroffenen Gemeinden. Dazu hat die Stadt Weinsberg die Bürgerinnen und Bürger gebeten, sich aktiv und konstruktiv an der anstehenden anspruchsvollen Aufgabe einer Lärmaktionsplanung zu beteiligen.

Im Zeitraum vom 19.12.2016 bis 10.02.2017 lagen die oben beschriebenen Ergebnisse der erweiterten Lärmkartierung 2011 im Rathaus öffentlich aus und haben alle Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich (schriftlich oder mündlich zur Niederschrift im Rathaus) zur Lärmaktionsplanung zu äußern und aktiv und konstruktiv daran mitzuarbeiten.

Bei der Aufnahme von Maßnahmen in den Lärmaktionsplan sind neben den umweltpolitischen Zielen auch die Zeiträume einer möglichen Realisierung, die rechtliche Umsetzbarkeit und die Sicherstellung der Finanzierung zu berücksichtigen. Es dürfen nur solche Maßnahmen in einen Lärmaktionsplan aufgenommen werden, für die in den angestrebten Zeiträumen auch die reale Chance einer Umsetzung besteht.

4.3 Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen

Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung sind nachstehend dokumentiert, wurden in Abstimmung mit der Stadtverwaltung hinsichtlich der Behandlung im Lärmaktionsplan kommentiert und den Gremien der Stadt zur abschließenden Beratung vorgelegt.

Die Beantwortung der einzelnen Stellungnahmen erfolgte nach Eingangsdatum und nach Themenblöcken sortiert. Insgesamt ergeben sich daraus keine neuen Maßnahmen, welche in den öffentlich ausgelegten LAP-Entwurf aufgenommen werden sollten.

4.3.1 Bundesautobahnen / Kreuz Weinsberg

„Bei geplanten Arbeiten/Erweiterungen an den Bundesautobahnen sind nicht nur die Einzelstrecken bzw. Bauabschnitte A 81 Leonberg / Weinsberger Kreuz, A 81 Würzburg / Weinsberger Kreuz, A 6 Walldorfer Kreuz / Weinsberger Kreuz, A 6 Feuchtwangen / Weinsberger Kreuz zu berücksichtigen, sondern es muss auch das Weinsberger Kreuz in der Gesamtheit bei Lärm, Klima und Schadstoffbelastung (Umweltbelastung) betrachtet werden. Ausgleichsmaßnahmen sind ortsnah durchzuführen.“

Im der vorliegenden Lärmkartierung ist das Weinsberger Kreuz vollständig kartiert und in den Maßnahmen explizit als Knotenpunkt „Weinsberger Kreuz“ genannt. Als Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung kommen Geschwindigkeitsreduzierungen und lärmindernde Fahrbahnbeläge in Betracht – diese sind an entsprechender Stelle im Lärmaktionsplan genannt.

Beim Ausbau der genannten Autobahnabschnitte ist zu prüfen, ob durch die Maßnahme(n) Mehrbelastungen auf das Weinsberger Kreuz zukommen und ob dadurch ggf. Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen nach 16. BImSchV ausgelöst wird. Im Rahmen des Lärmaktionsplanes ist diese Überprüfung unter den Maßnahmen-Nrn. 1-5 bzw. 2-7 aufgeführt. Klima und Schadstoffbelastungen sind nicht Gegenstand eines Lärmaktionsplanes.

„Lärmschutzmaßnahmen sind bei nachlassender Wirkung umgehend auf der gesamten Gemarkung Weinsberg nachzubessern bzw. zu erneuern. Regelmäßige Kontrollmessungen auf der gesamten Gemarkung sind durchzuführen.“

Bau und Unterhalt des klassifizierten Straßennetzes ist Sache des jeweiligen Straßenbaulastträgers. Der Baulastträger hat bei der Wahl unterschiedlicher Bauweisen nicht nur den Lärmschutz, sondern auch Verhältnismäßigkeit der Kosten und vor allem Verkehrssicherheit zu berücksichtigen. Sollte hier von Seiten der Stadt Weinsberg Handlungsbedarf hinsichtlich der (abnehmenden) Wirksamkeit von Lärmschutzmaßnahmen bestehen, kann der zuständige Baulastträger darüber informiert und um Kontrollmessungen gebeten werden. Im Falle besonderer Auflagen/Festsetzungen zum Beispiel in Planfeststellungsbeschlüssen sind diese durchzuführen.

„Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h ist aufgrund der starken Belastung der Weinsberger Bevölkerung und des hohen Verkehrsaufkommens auf der A 6 und A 81 anzustreben.“

- Statement -

„Aufgrund der überproportional hohen Belastung der Stadt Weinsberg und seinen Ortsteilen (6 % der Weinsberger Gemarkung wird durch BAB verbraucht und ist somit der weite-

ren Nutzung Gewerbegebiete / Baugebiete entzogen) ist von einem weiteren Flächenverbrauch auf Weinsberger Gemarkung und in der Nähe der Ortsbebauung abzusehen. Eine zusätzliche Belastung der Weinsberger Bevölkerung durch Lärm und Schadstoffe ist nicht hinzunehmen.“

Die Lärmaktionsplanung beschäftigt sich zunächst mit der Verbesserung der Lärmsituation im Bestand, gibt jedoch durch die flächenhafte Lärmkartierung über die bestehende Bebauung hinaus auch Hinweise für städtebauliche und sonstige Planungsüberlegungen. In wie weit die Stadt Weinsberg durch die BAB „überproportional“ betroffen ist kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht geprüft werden, die prinzipielle Betroffenheit wird jedoch durch Berücksichtigung aller Bundesautobahnen einschließlich des Autobahnkreuzes Weinsberg im Lärmaktionsplan hinreichend gewürdigt.

Mögliche zusätzliche Belastungen durch Baumaßnahmen sind in den jeweiligen Baurechtsverfahren (z. B. Planfeststellung) zu behandeln und abzuwägen.

„Der Lärmschutz im Autobahnkreuz ist mehr als mangelhaft (vgl. notwendige Lösungen wie im Bereich Bellinzona/Schweiz) und wohl die additive Wirkung der sich im Tal überlagernden Lärmquellen nicht beachtet wurde.“

Nach dem Separationsprinzip des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist beim Neubau eines Verkehrsweges nur der jeweilige Verkehrsweg selbst hinsichtlich seiner Lärmauswirkungen zu betrachten. In jedem Baurechtsverfahren ist nachzuweisen, dass am Immissionsort die geltenden Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden.

Im Rahmen der vorliegenden Lärmkartierung wird die Summe aller wesentlichen Lärmquellen einer Quellart (Straße) behandelt, so dass zumindest die additive Wirkung aller Straßen in die Lärmaktionsplanung einfließt.

„Die Tangente Stuttgart – Würzburg ist mit der heutigen Brücken-Lösung nicht in den Griff zu bekommen; allein die Schaffung eines 4. Ohres im Ranzenberg - wie bereits von Kittelberger vorgeschlagen, aber von der Stadt, warum auch immer, nicht verfolgt – bringt Abhilfe.“

- Statement -

„Der Reisberg-Aufstieg der A 81 wurde nicht mit dem Lärmschutz versehen, wie dies in den Planfeststellungsverfahren in Aussicht gestellt wurde – ist heute aber noch notwendiger als damals - gerade bei Ostwind herrscht schönes Wetter, will man raus in den Garten / auf den Balkon, aber da donnert der Lärm von der A 81 auf uns herein.“

Maßnahmen die in einem Planfeststellungsbeschluss festgesetzt wurden, sind durch den Vorhabenträger umzusetzen.

4.3.2 Lärmschwerpunkt Wimmental

„Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h, und zwar nicht temporär, sondern wegen des Brückenbauwerks und des Parkplatzes Wimmental dauerhaft.“

Einer zeitlich unbefristeten Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h steht prinzipiell die eigentliche Funktion einer Bundesautobahn entgegen. Die Reduzierung wird im Rahmen des Lärmaktionsplans deshalb als temporäre Maßnahme bis zum Einbau eines - gegenüber dem Tempolimit deutlich wirksameren - lärmindernden Fahrbahnbelages vorgeschlagen.

„Gleichzeitig halte ich es für notwendig in diesem Bereich wegen des Zustands der Brücke für LKW die Geschwindigkeit auf 60 km/h zu begrenzen und einen Mindestabstand auf der Brücke anzuordnen.“

Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Erhalt bzw. der Sanierung von Ingenieurbauwerken (Brücken) sind nicht Gegenstand eines Lärmaktionsplanes. Sollte hier von Seiten der Stadt Weinsberg Handlungsbedarf hinsichtlich des Brückenzustandes gesehen werden, ist der zuständige Baulastträger jedoch darauf hinzuweisen.

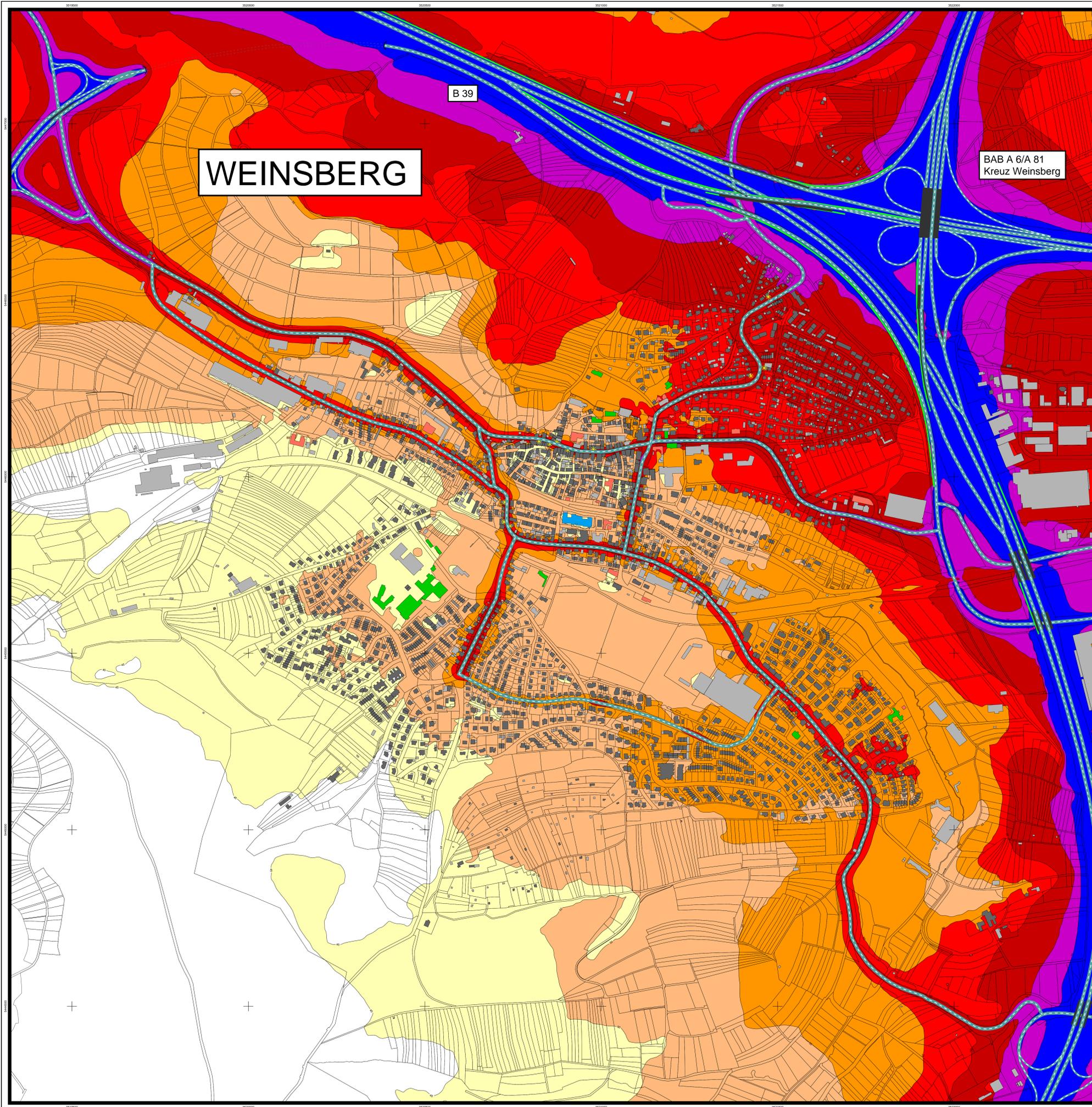
4.3.3 Sonstiges

„Fahrverbot für laute Güterzüge ab 2020, bezugnehmend auf den Gesetzentwurf von Verkehrsminister Dobrindt zum besseren Lärmschutz für Anwohner an Bahnstrecken sollen besonders laute Güterwagen nicht mehr auf deutschem Schienennetz rollen dürfen. Bei Ausnahmen verminderte Geschwindigkeit. Da der Bahndamm in Weinsberg erhaben durch die Stadt führt ist kein Lärmschutz möglich außer durch technische Maßnahmen am rollenden Material. Ein Nachtfahrverbot ist zu prüfen.“

- Statement -

„Das BAYWA-Gebäude wurde unzulässiger Weise mit einer 7 Meter (!) höheren EFH errichtet, sodass der Lärm von diesem Gebäude zurückgeworfen wird. Ein der Stadt vorliegendes Gutachten beweist dies. Die angebrachten Lärmschutzmatten sind längst verdreckt und daher wirkungslos. Nachbesserung ist angesagt und dauerhafte Überwachung durch einen Gutachter.“

Hierbei handelt es sich um eine baurechtliche Fragestellung, welche im Kontext der Baugenehmigung für das angesprochene Gebäude zu behandeln ist und nicht im Rahmen eines Lärmaktionsplanes.



WEINSBERG

B 39

BAB A 6/A 81
Kreuz Weinsberg

Stadt WEINSBERG

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

Erweiterte Lärmkartierung 2011
Ausschnitt Weinsberg

Rasterlärmkarte Straßenverkehr
Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht

Plan A-1-Lden

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- ▬ Straßenzug
- Lärmschutzbauwerk
- ▬ Hauptgebäude
- ▬ Nebengebäude
- Schule, Kindergarten
- Krankenhaus, Alten- und Pflegeheim
- öffentl. Gebäude

Beurteilungspegel in dB(A)

- > 75
- 70 - 75
- 65 - 70
- 60 - 65
- 55 - 60
- 50 - 55
- 45 - 50
- <= 45

Maßstab



Blattname: 30128-Weinsberg-ANF-RLK-DEN



Stadt WEINSBERG

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

Erweiterte Lärmkartierung 2011
Ausschnitt Weinsberg

Gebäudelärmkarte Straßenverkehr
Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht

Plan B-1-Lden

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Straßenzug
- Lärmschutzbauwerk

Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude

Pegelwerte an
Einzelgebäuden
L_{DEN} in dB(A)

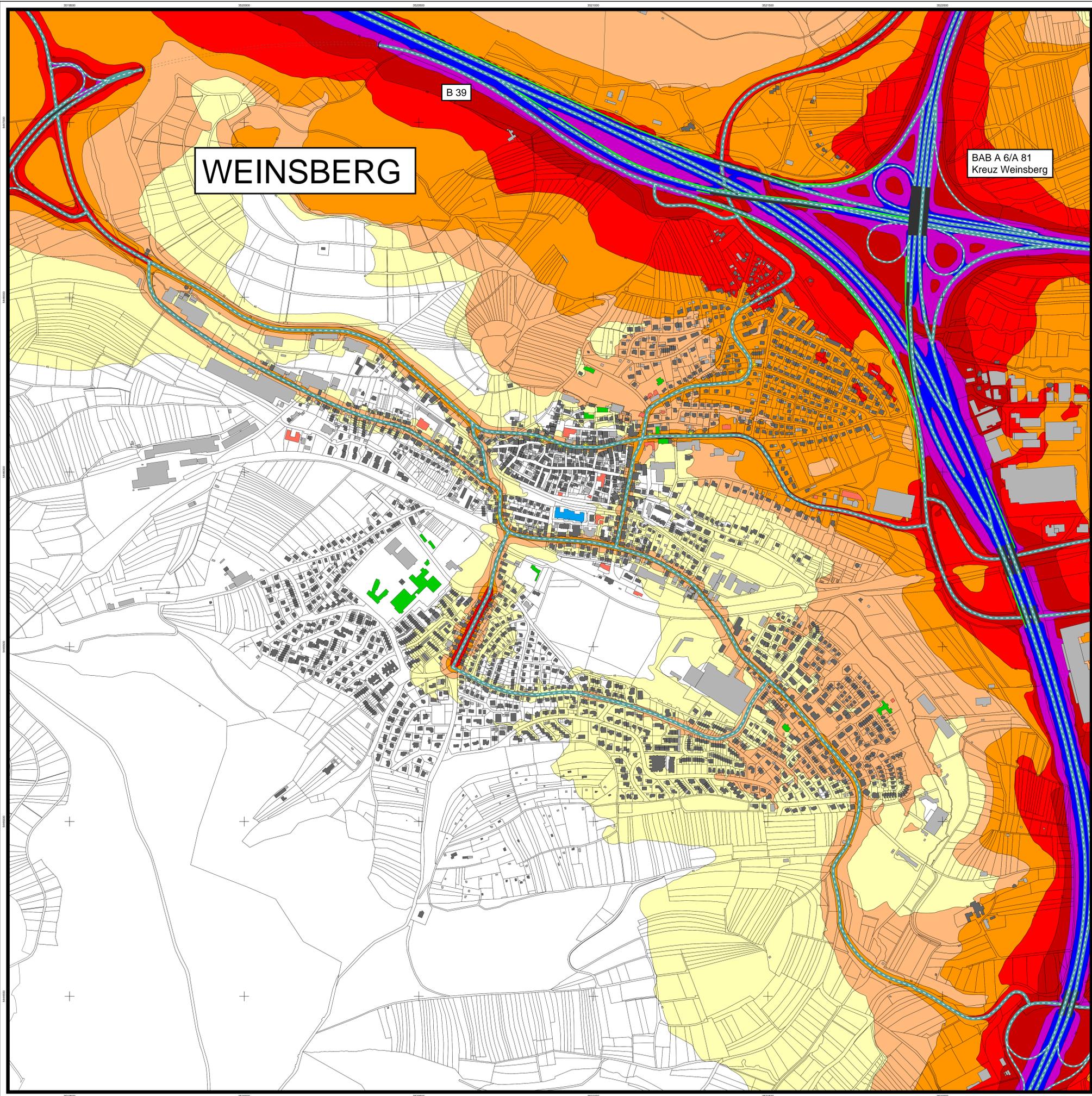
- ≥ 70
- ≥ 65
- < 65

Maßstab



Blattname: 30128-Weinsberg-ANF-GLK-DEN





WEINSBERG

B 39

BAB A 6/A 81
Kreuz Weinsberg

Stadt WEINSBERG

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

Erweiterte Lärmkartierung 2011
Ausschnitt Weinsberg

Rasterlärmkarte Straßenverkehr
Beurteilungspegel Nacht

Plan A-1-Ln

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- ▬ Straßenzug
- Lärmschutzbauwerk
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule, Kindergarten
- Krankenhaus, Alten- und Pflegeheim
- öffentl. Gebäude

Beurteilungspegel in dB(A)

- > 75
- 70 - 75
- 65 - 70
- 60 - 65
- 55 - 60
- 50 - 55
- 45 - 50
- <= 45

Maßstab



Blattname: 30128-Weinsberg-ANF-RLK-Night



Stadt WEINSBERG

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

Erweiterte Lärmkartierung 2011
Ausschnitt Weinsberg

Gebäudelärmkarte Straßenverkehr
Beurteilungspegel Nacht

Plan B-1-Ln

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Straßenzug
- Lärmschutzbauwerk

Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule, Kindergarten
- Krankenhaus, Alten- und Pflegeheim
- öffentl. Gebäude

Pegelwerte an
Einzelgebäuden
 L_{Night} in dB(A)

- ≥ 60
- ≥ 55
- < 55

Maßstab

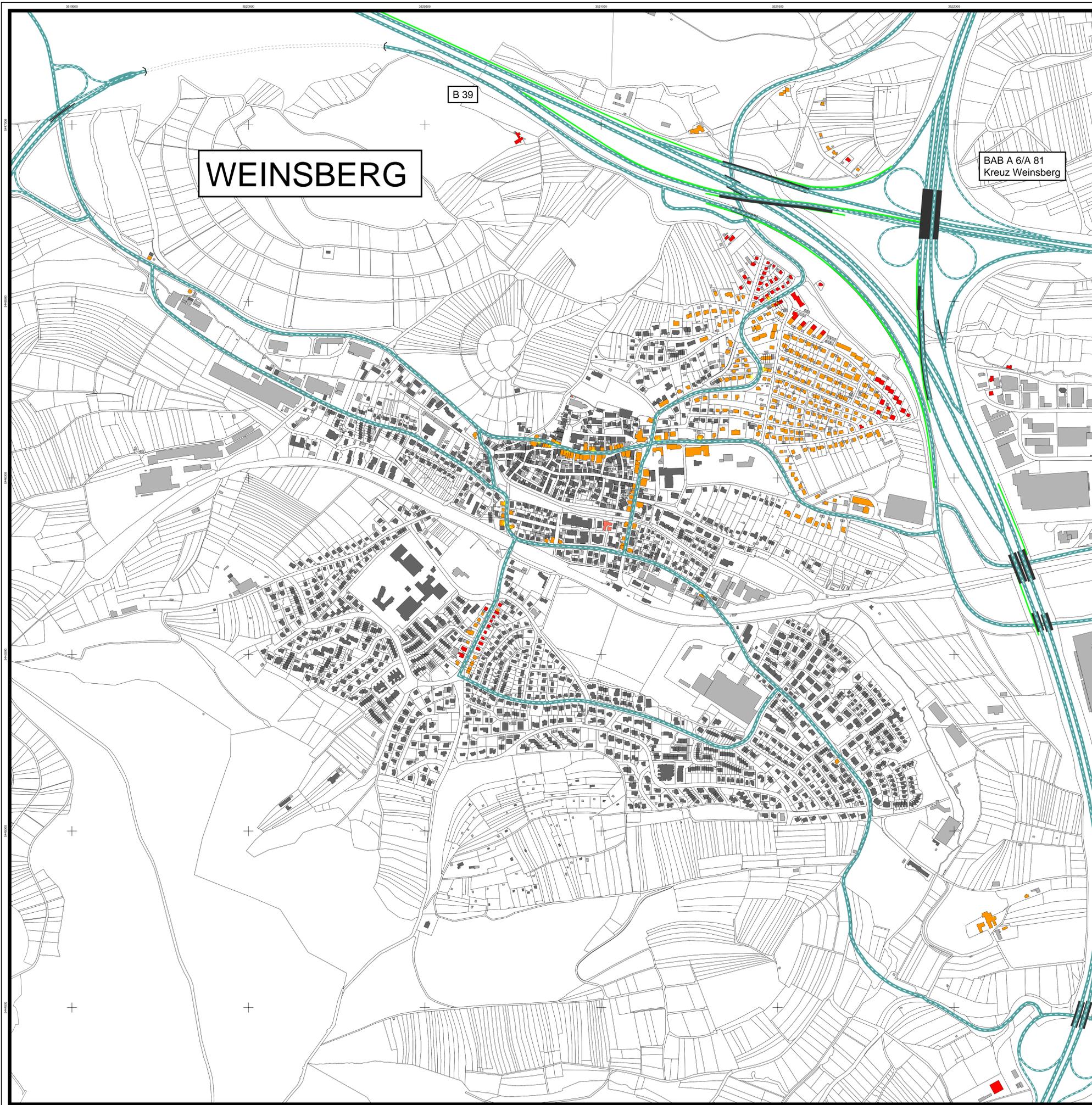


Blattname: 30128-Weinsberg-ANF-GLK-Night



MODUS CONSULT ULM GmbH

Ulm, 12.05.2015



Stadt WEINSBERG

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

Erweiterte Lärmkartierung 2011
Ausschnitt Grantschen

Rasterlärmkarte Straßenverkehr
Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht

Plan A-2-Lden

Zeichenerklärung

---- Straßenachse

— Straßenzug

— Lärmschutzbauwerk

Gebäude

■ Hauptgebäude

■ Nebengebäude

■ Schule, Kindergarten

■ Krankenhaus,
Alten- und Pflegeheim

■ öffentl. Gebäude

Beurteilungspegel
in dB(A)

■	> 75
■	70 - 75
■	65 - 70
■	60 - 65
■	55 - 60
■	50 - 55
■	45 - 50
■	<= 45

GRANTSCHEN

Maßstab

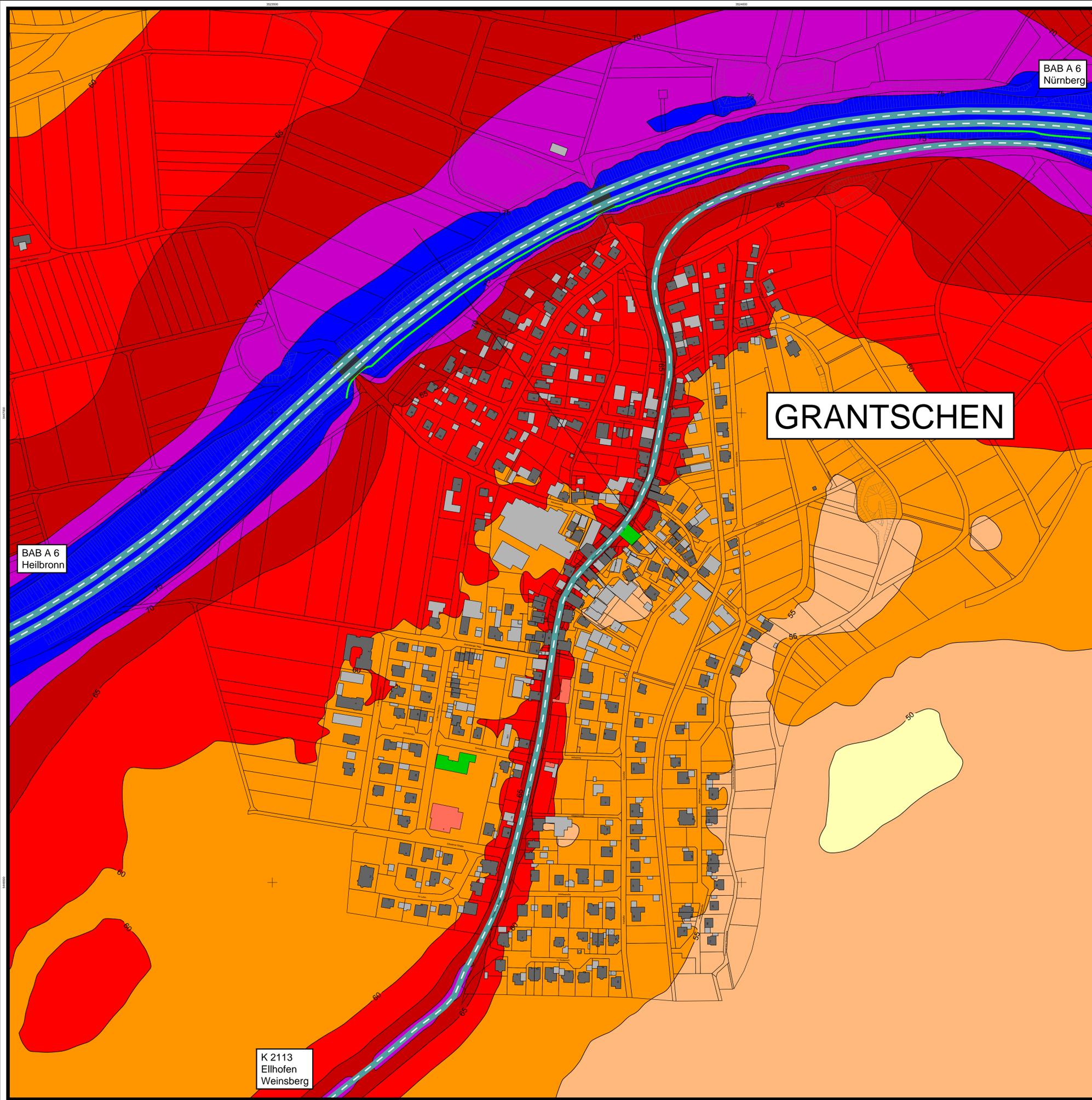


Blattname: 30128-Grantschen-ANF-RLK-DEN



MODUS CONSULT ULM GmbH

Ulm, 12.05.2015



Stadt WEINSBERG

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

Erweiterte Lärmkartierung 2011
Ausschnitt Grantschen

Gebäudelärmkarte Straßenverkehr
Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht

Plan B-2-Lden

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Straßenzug
- Lärmschutzbauwerk

Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule, Kindergarten
- Krankenhaus, Alten- und Pflegeheim
- öffentl. Gebäude

Pegelwerte an
Einzelgebäuden
 L_{DEN} in dB(A)

- ≥ 70
- ≥ 65
- < 65

Maßstab

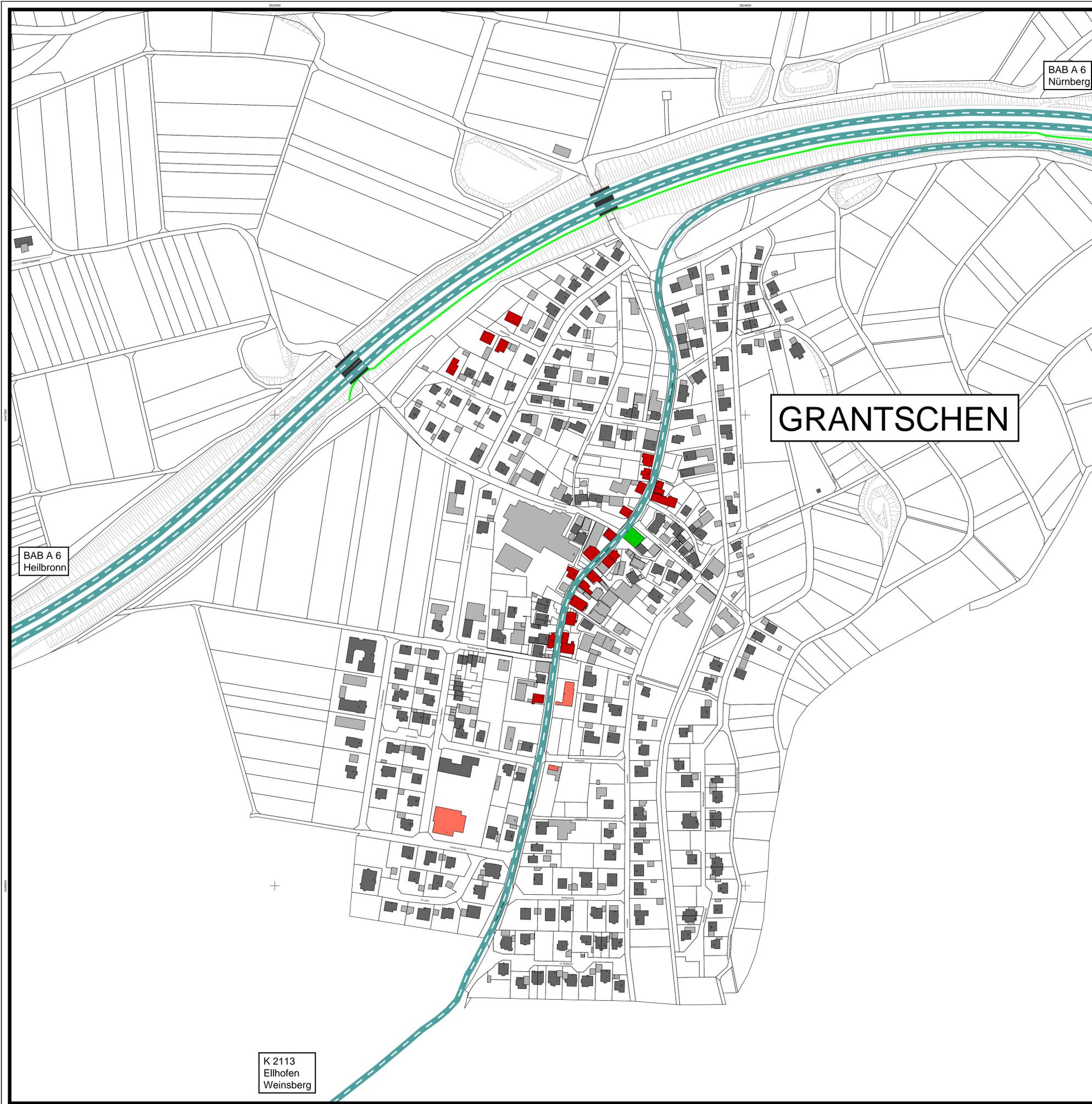


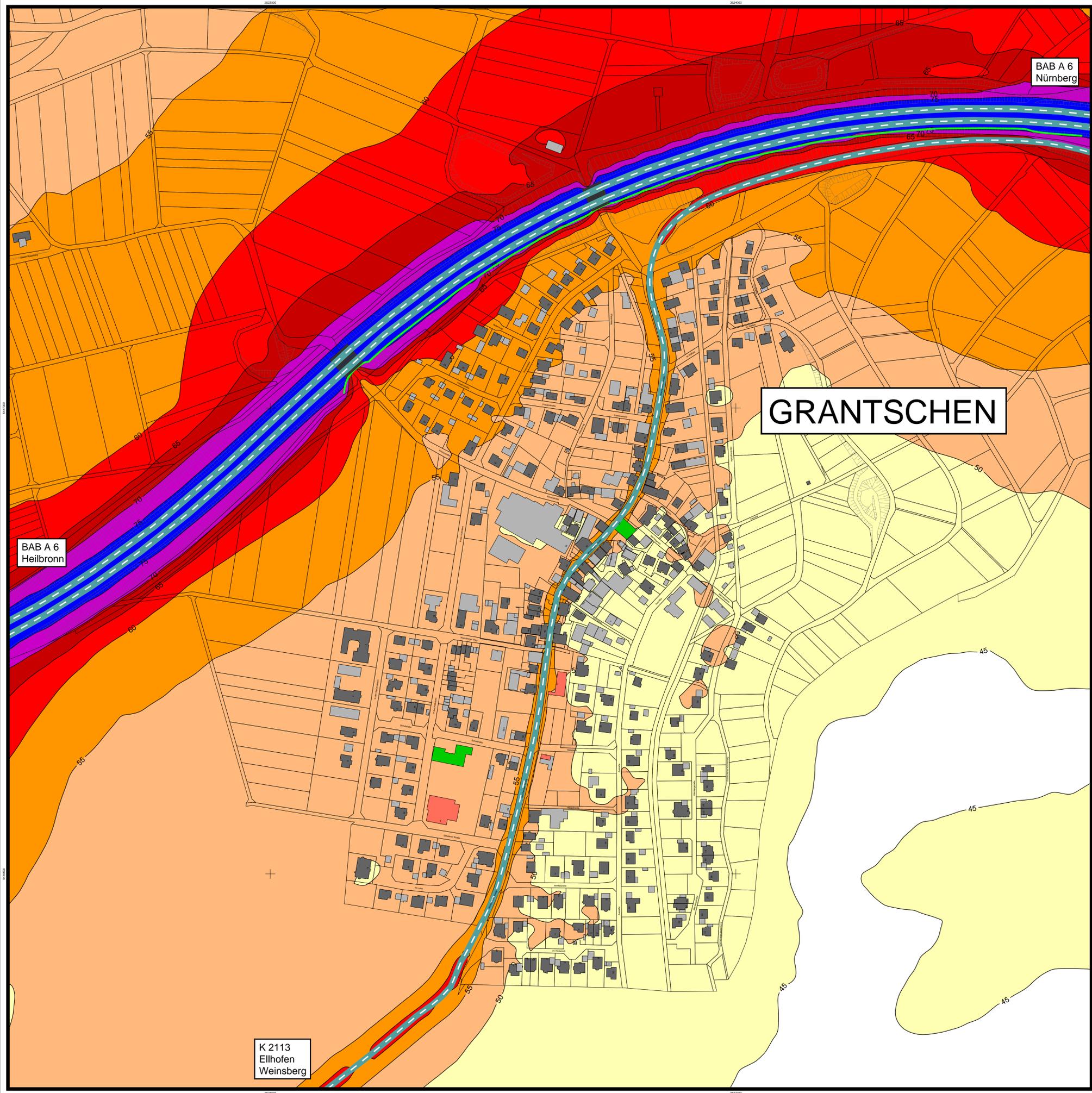
Blattname: 30128-Grantschen-ANF-GLK-DEN



MODUS CONSULT ULM GmbH

Ulm, 12.05.2015





Stadt WEINSBERG

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

Erweiterte Lärmkartierung 2011
Ausschnitt Grantschen

Rasterlärmkarte Straßenverkehr
Beurteilungspegel Nacht

Plan A-2-Ln

Zeichenerklärung

- - - - Straßenachse
- ▬ Straßenzug
- Lärmschutzbauwerk
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule, Kindergarten
- Krankenhaus, Alten- und Pflegeheim
- öffentl. Gebäude

Beurteilungspegel in dB(A)

- > 75
- 70 - 75
- 65 - 70
- 60 - 65
- 55 - 60
- 50 - 55
- 45 - 50
- <= 45

GRANTSCHEN

Maßstab



Blattname: 30128-Grantschen-ANF-RLK-Night



Stadt WEINSBERG

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

Erweiterte Lärmkartierung 2011
Ausschnitt Grantschen

Gebäudelärmkarte Straßenverkehr
Beurteilungspegel Nacht

Plan B-2-Ln

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Straßenzug
- Lärmschutzbauwerk

Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude

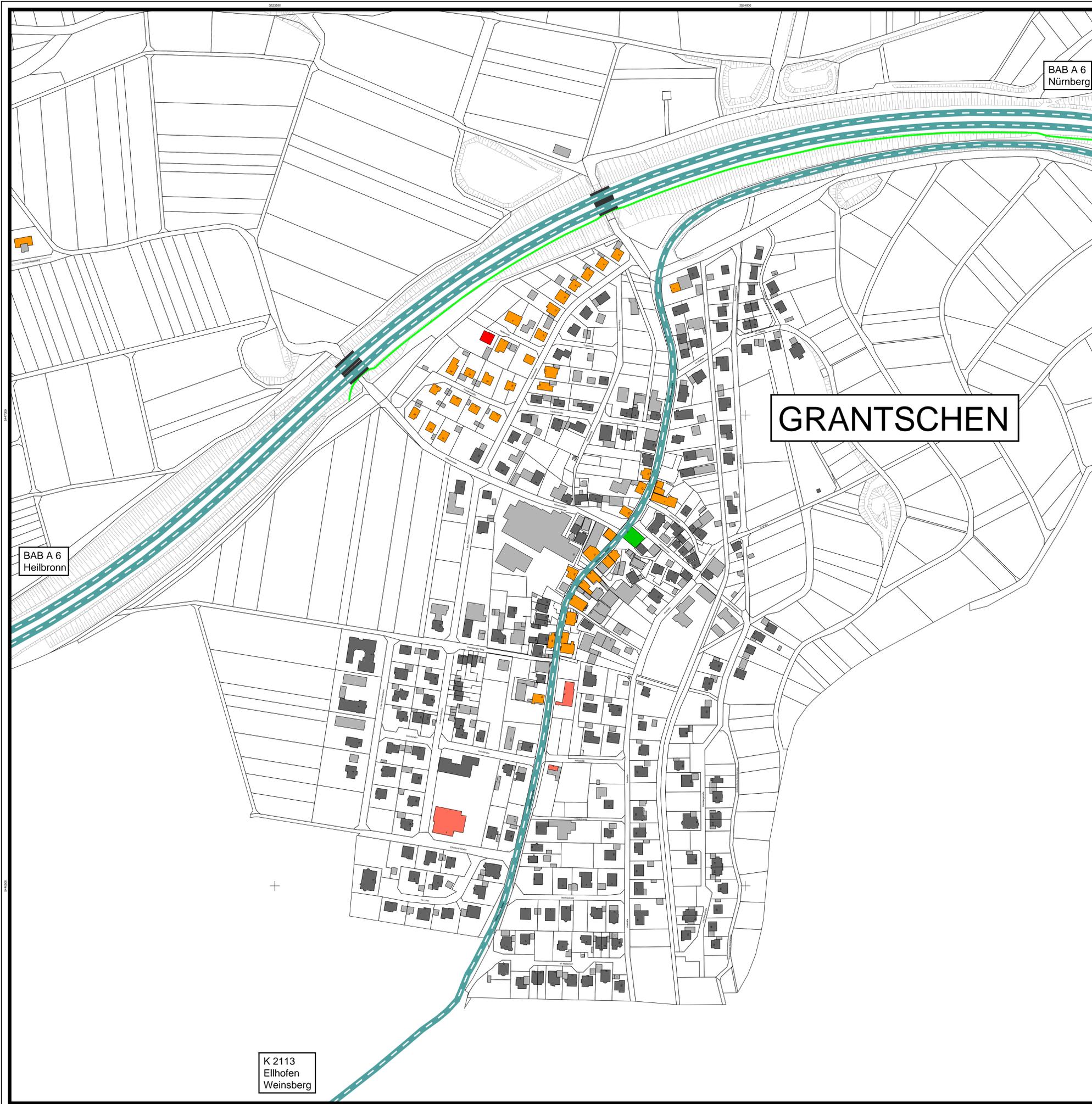
Pegelwerte an
Einzelgebäuden
 L_{Night} in dB(A)

- ≥ 60
- ≥ 55
- < 55

Maßstab



Blattname: 30128-Grantschen-ANF-GLK-Night



Stadt WEINSBERG

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

Erweiterte Lärmkartierung 2011
Ausschnitt Wimmelmental

Rasterlärmkarte Straßenverkehr
Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht

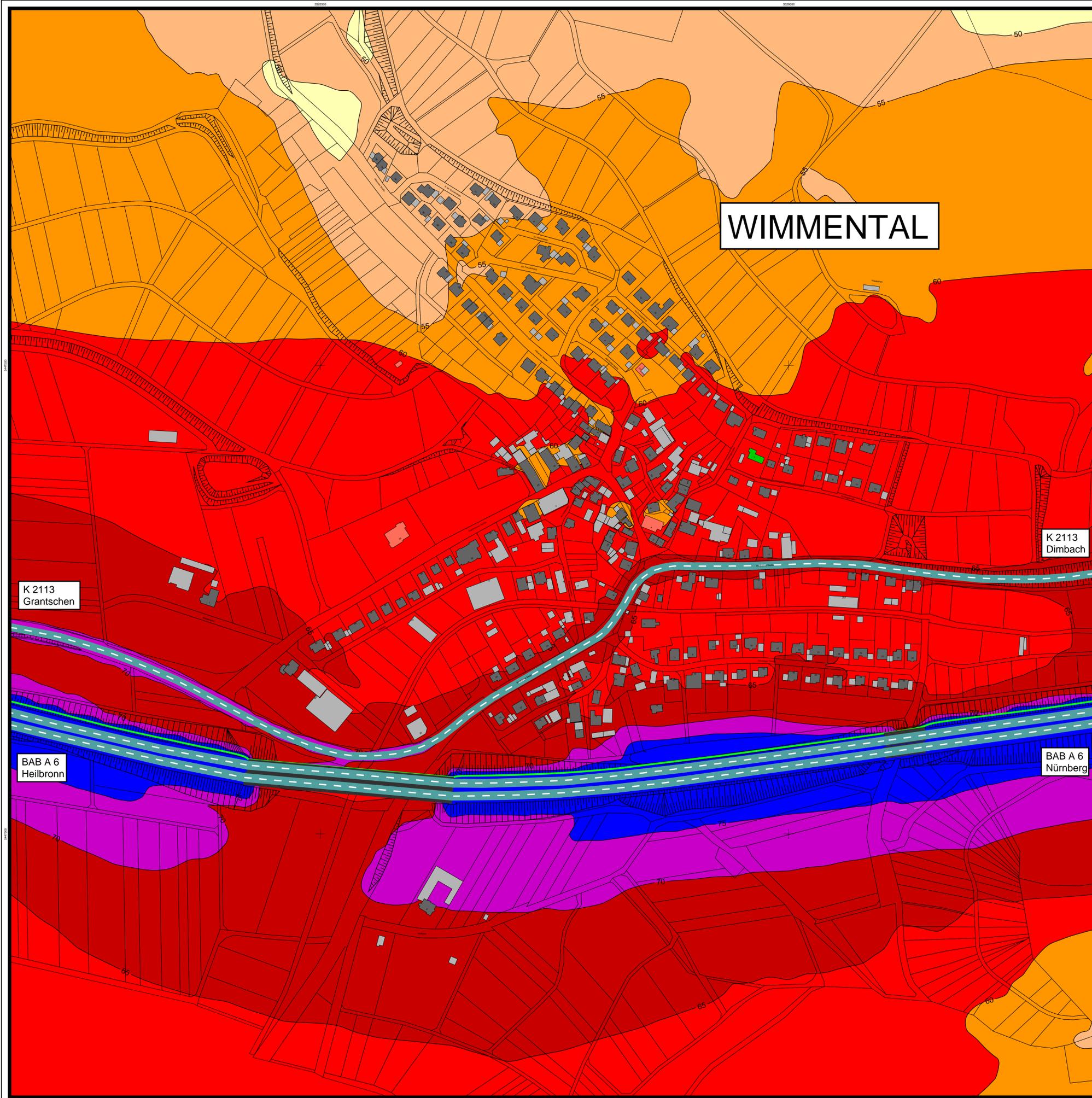
Plan A-3-Lden

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Straßenzug
- Lärmschutzbauwerk
- Gebäude**
 - Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Schule, Kindergarten
 - Krankenhaus, Alten- und Pflegeheim
 - öffentl. Gebäude

Beurteilungspegel in dB(A)

- > 75
- 70 - 75
- 65 - 70
- 60 - 65
- 55 - 60
- 50 - 55
- 45 - 50
- <= 45



Maßstab



Blattnamen: 30128-Wimmelmental-ANF-RLK-DEN



Stadt WEINSBERG

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

Erweiterte Lärmkartierung 2011
Ausschnitt Wimmelmental

Gebäudelärmkarte Straßenverkehr
Beurteilungspegel Tag/Abend/Nacht

Plan B-3-Lden

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- ▬ Straßenzug
- Lärmschutzbauwerk

Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude

Pegelwerte an
Einzelgebäuden
 L_{DEN} in dB(A)

- ≥ 70
- ≥ 65
- < 65

Maßstab

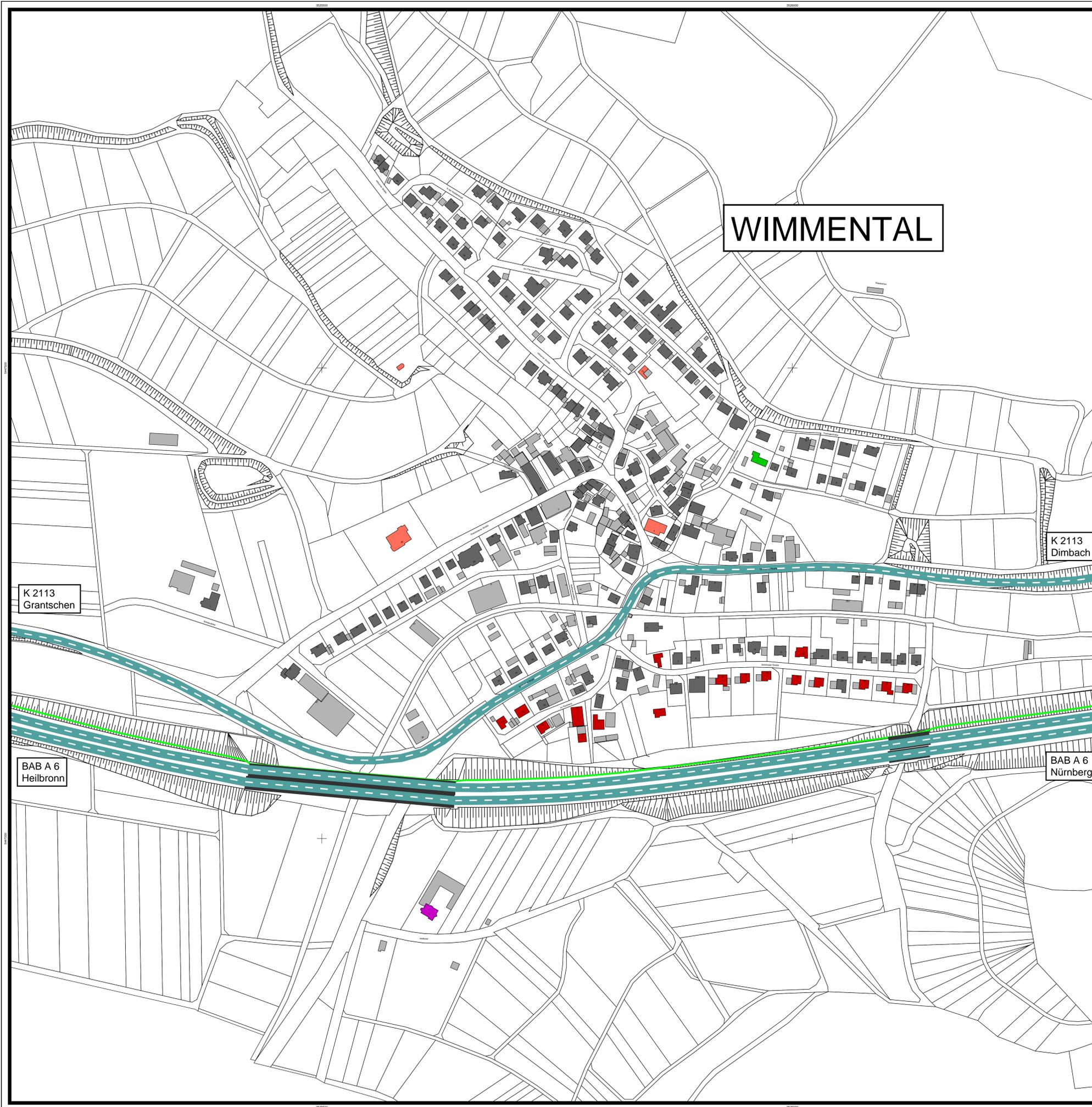


Blattname: 30128-Wimmelmental-ANF-GLK-DEN



MODUS CONSULT ULM GmbH

Ulm, 12.05.2015



Stadt WEINSBERG

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

Erweiterte Lärmkartierung 2011
Ausschnitt Wimmelmental

Rasterlärmkarte Straßenverkehr
Beurteilungspegel Nacht

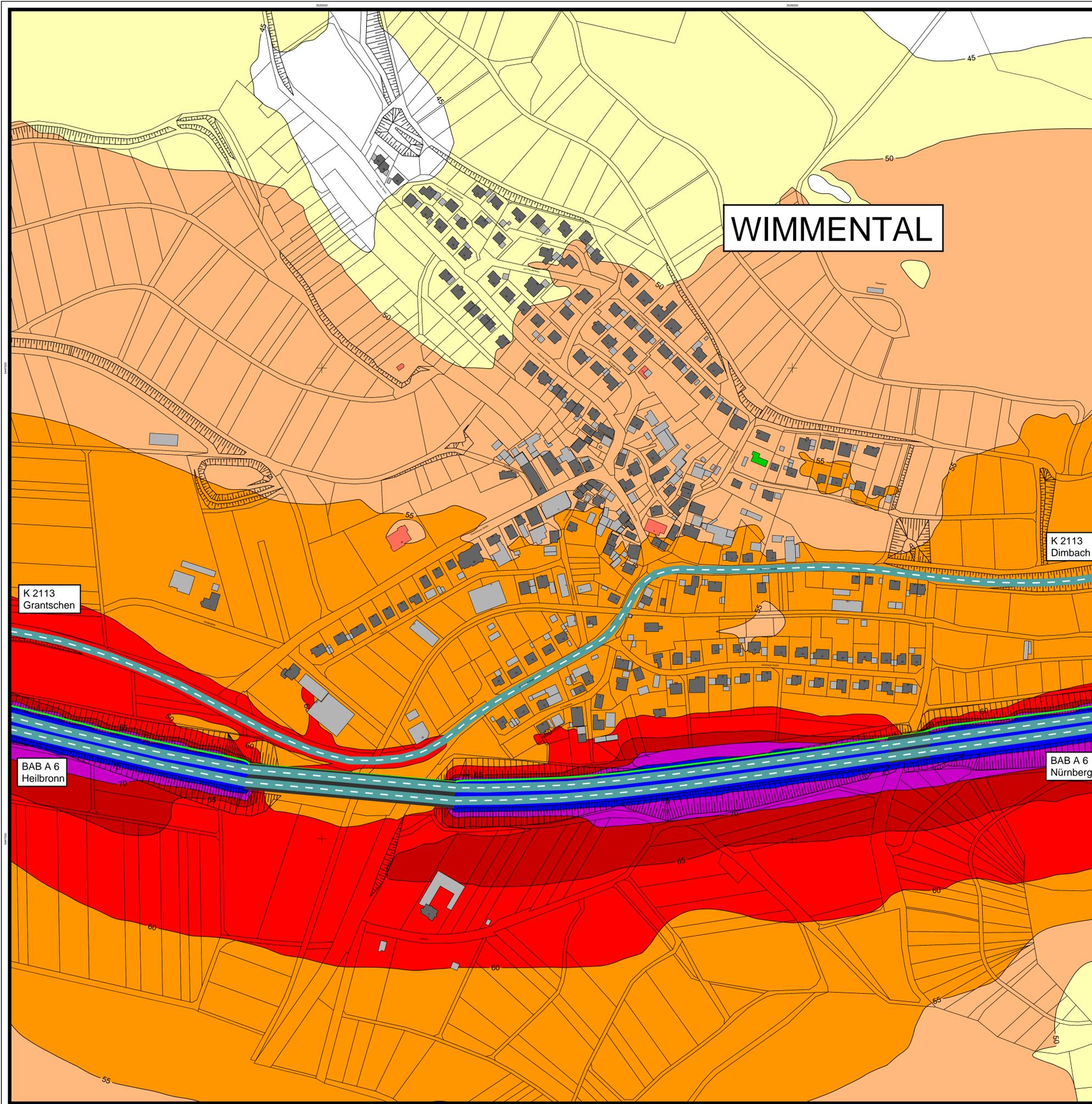
Plan A-3-Ln

Zeichenerklärung

- - - - Straßenachse
- ▬ Straßenzug
- Lärmschutzbauwerk
- Gebäude**
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule, Kindergarten
- Krankenhaus, Alten- und Pflegeheim
- öffentl. Gebäude

Beurteilungspegel in dB(A)

- > 75
- 70 - 75
- 65 - 70
- 60 - 65
- 55 - 60
- 50 - 55
- 45 - 50
- <= 45



Maßstab



Blattnamen: 30128-Wimmelmental-ANF-RLK-Night



Stadt WEINSBERG

Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

Erweiterte Lärmkartierung 2011
Ausschnitt Wimmmental

Rasterlärmkarte Straßenverkehr
Beurteilungspegel Nacht

Plan B-3-Ln

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- ▬ Straßenzug
- Lärmschutzbauwerk

Gebäude

- Hauptgebäude
- Nebengebäude

Pegelwerte an
Einzelgebäuden
 L_{Night} in dB(A)

- ≥ 60
- ≥ 55
- < 55

Maßstab



Blattname: 30128-Wimmmental-ANF-GLK-Night



MODUS CONSULT ULM GmbH

UlM, 12.05.2015

