

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Gemeinderat der Stadt Biberach

Josef Weber
Althof 10
88400 Biberach

e-Mail: webers_Jo@web.de

Antrag der Grünen

Biberach,

über den Oberbürgermeister der Stadt Biberach an den Gemeinderat der Stadt Biberach

Antrag-Nr.:
AT 2024/004

Eingang bei 13

23.04.2023

An federführendes Amt:
61

Kopien an beteiligte Dezernate/ Ämter
GR, I, II, III, IV, 13,61

Antrag der Grünen - Zusatz zum Entwurf des Lärmaktionsplans 4. Stufe

Beschlussantrag:

Der Zusatz zum Entwurf des Lärmaktionsplans 4. Stufe in Anlage 1 wird dem Entwurf im Rahmen der Bürgerbeteiligung beigelegt.

Begründung:

Das Verkehrsministerium des Landes unterstützt Kommunen bei der Erstellung von Lärmaktionsplänen. Es bietet in einem Kooperationserlass zur Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg konkrete Hinweise, Hilfestellungen und detaillierte Erläuterungen der rechtlichen Situation an. Der neue Kooperationserlass des Landes vom 08. Februar 2023 enthält Neuerungen, wie den Wegfall des Zustimmungsvorbehalts des Regierungspräsidiums für Geschwindigkeitsbegrenzungen innerorts, die im Entwurf des Lärmaktionsplans nicht ausreichend oder gar nicht berücksichtigt wurden. Änderungen aufgrund des neuen Kooperationserlasses sind bedeutsam. Der Zusatz (Anlage 1) zum Entwurf des Lärmaktionsplans 4. Stufe beschreibt wichtige Aspekte des Kooperationserlasses sowie weitere Hinweise des Verkehrsministeriums und zu Betroffenenzahlen. Die Bürgerschaft und die Träger öffentlicher Belange werden durch den Zusatz auf den aktuellen Stand der Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg gebracht. Deshalb soll der Zusatz dem Entwurf für die Bürgerbeteiligung beigelegt werden.

Zusatz zum Entwurf des Lärmaktionsplans 4. Stufe

Der Kooperationserlass des Landes zur Lärmaktionsplanung vom 08. Februar 2023 enthält wichtige Hinweise zum Vorgehen und zur Wirksamkeit von Lärmaktionsplänen sowie detaillierte Erläuterungen der rechtlichen Situation. Diese sind bedeutsam, so dass sie in diesem Zusatz zum Entwurf des Lärmaktionsplans (LAP) 4. Stufe und für die Bürgerbeteiligung skizziert werden.

Daten von der Landesanstalt für Umwelt (LUBW)

Laut Kooperationserlass des Landes legt die LUBW EU-konforme Lärmkarten nach der Methode BUB vor. Diese können über die Webseite der LUBW mit hoher Auflösung eingesehen werden (<https://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/>, dort unter „Lärm“). Die Karten in Anlagen 1.1 und 1.2 des LAP-Entwurfs zeigen die Daten der LUBW dagegen nur in einer groben verpixelten Darstellung und eignen sich nicht zum Hineinzoomen für einzelne Straßenausschnitte, da höhere Lärmpegel z.B. in der Innenstadt nicht erkennbar werden.

Für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind nicht die Lärmpegel nach BUB, mit denen die Lärmkarten erstellt werden, sondern sog. RLS-19 Lärmpegel zugrunde zu legen. Der Kooperationserlass betont, dass die LUBW auch Daten nach RLS-19 bereit stellt. Diese Vorgehensweise ermögliche es, gleich mit straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen starten zu können ohne langwierig auf eine Erhebung nach RLS-19 zu warten. Für die Straßen, bei denen die LUBW die Daten erhoben hat, könnten straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen also zeitnah angeordnet werden.

Ermessensausübung

Es ist ein gestuftes Vorgehen vorgesehen:

- Ermessensausübung beginnt bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung), unterschiedlich für Wohn und Mischgebiete.
- Werte ab 65/55 dB(A) tags/nachts liegen im gesundheitskritischen Bereich und sind bei der Ermessensausübung besonders zu berücksichtigen (maßgebliches Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg, Mannheim, 2018)
- Kooperationserlass 2023:
 - Das Ermessen zum Einschreiten verdichtet sich, wenn deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den oben genannten Werten bestehen.
 - Bei einer Überschreitung der Pegelwerte 67/57 dB(A) tags/nachts reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Durchführung von Maßnahmen.
 - Spätestens bei Lärmpegeln ab 70/60 dB(A) tags/nachts wird die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung durch die Lärmbelastung überschritten.
- Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen muss die den Plan aufstellende Gemeinde die Voraussetzungen der fachrechtlichen Ermächtigungsgrundlage mitprüfen (insb. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO: qualifizierte Gefahrenlage).

Bindungswirkung

Der Kooperationserlass weist auf die Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen hin. Maßnahmen, die rechtsfehlerfrei in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurden, entfalten für Hauptstraßen eine „Bindungswirkung gegenüber den für die Umsetzung der Maßnahme zuständigen Fachbehörden, bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen den Straßenverkehrsbehörden. Liegen die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage vor, ist die Maßnahme von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen.“

Andererseits gilt:

„Werden Maßnahmen lediglich in allgemeiner Form in den Lärmaktionsplan aufgenommen, ist es Aufgabe der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, unter Berücksichtigung der Ausführungen im Lärmaktionsplan ermessensfehlerfrei über die Maßnahme zu entscheiden.“

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Der Kooperationserlass gibt Hinweise für die Vorgehensweise und die Abwägungen, die bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wie eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h vorzunehmen sind.

- Bei einer Herabsetzung von 50 km/h auf 30 km/h kann überschlägig von einer Fahrzeitverlängerung von 20 Sekunden pro 1.000 Meter ausgegangen werden.
- Sofern Bedenken gegen eine vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung bestehen, sollen Aufgabenträger bzw. die jeweiligen Verkehrsunternehmen solche Verzögerungen und ihre Auswirkungen im Rahmen der Beteiligung als Träger öffentlicher Belange konkret und quantifiziert darlegen.
- Möglichkeiten, durch flankierende Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNVs beizutragen, sollten im Zuge der kooperativen Maßnahmenplanung in den Blick genommen werden
- Der Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde (Regierungspräsidium) bei Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts entfällt. Dadurch ergeben sich eine Verfahrenserleichterung und –beschleunigung.
- 300 m Lückenschluss zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen: Ergänzung: „Gleiches gilt für einen Abschnitt zwischen einer innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung und der Ortstafel.“
- Es gibt den ermessenslenkenden Hinweis: „Die Handlungsmöglichkeiten der StVO, Maßnahmen gegen Lärmbelastungen zu ergreifen, sind auszuschöpfen.“ In diesem Sinne sind die Straßenverkehrsbehörden zur wohlwollenden Mitwirkung angehalten.
- Das schalltechnische Modell nach RLS-19 (und BUB) wird von der LUBW zur Verfügung gestellt: In einfachen Fällen ist keine ergänzende Berechnung erforderlich.
- „Maßgeblich zur Beurteilung sind der Lärmpegel sowie die Anzahl der Bewohner in den betreffenden Gebäuden“
- Unterlagen für die Prüfung durch die Verkehrsbehörde: Lärmpegel und Einwohner je Gebäude, Kriterien und Ergebnis der Abwägung aus dem LAP

Zusätzliche Hinweise vom Verkehrsministerium:

Maßnahmen bei Lärmaktionsplänen

Das Verkehrsministerium führt aus (<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/laermschutz/laermkarten-und-aktionsplaene/kommunale-laermaktionsplaene>):

In den Lärmaktionsplänen legt eine Kommune gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern fest, durch welche Maßnahmen sie den Verkehrslärm reduzieren möchte.

Eine der häufigsten und wirkungsvollsten Maßnahmen an Straßen ist eine Temporeduzierung. Bevor diese Maßnahme jedoch umgesetzt werden kann, müssen die Vorteile der Lärmreduzierung mit den eventuellen Nachteilen (zum Beispiel für Umfahungsverkehre) abgewogen werden. Wenn die Geschwindigkeitsreduzierung wirklich einen Vorteil bringt, wird sie von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde umgesetzt. Je höher die Lärmbelastung, desto einfacher ist die Einführung eines Tempolimits.

Ab Geräuschpegel von 59 dB(A) (tagsüber) / 49 dB(A) (nachts)

Ab diesen Geräuschpegeln können Städte und Gemeinden abwägen, ob ein geringeres Tempolimit eingeführt werden soll.

Ab Geräuschpegel von 65 dB(A) (tagsüber) / 55 dB(A) (nachts)

Ab diesen Geräuschpegeln beginnt der gesundheitskritische Bereich. Ab hier werden in der Regel lärmindernde Maßnahmen wie zum Beispiel geringere Tempolimits eingeführt.

Ab Geräuschpegel von 67 dB(A) (tagsüber) / 57 dB(A) (nachts)

Ab diesen Geräuschpegeln besteht die Pflicht zur Einführung von lärmindernden Maßnahmen wie zum Beispiel geringere Tempolimits. Davon abgesehen werden kann nur, wenn dafür triftige Gründe vorliegen.

Spätestens ab Geräuschpegel von 70 dB(A) (tagsüber) / 60 dB(A) (nachts)

Ab diesen Geräuschpegeln besteht eine Gesundheitsgefährdung. Die Lärmbelastung muss dann durch Schutzmaßnahmen wie Umplanungen von Straßen oder Betriebsbeschränkungen beseitigt werden.

Weitere Hinweise zum Entwurf:

Überprüfung der Lärmschwerpunkte - Betroffenzahlen

Im Lärmaktionsplan 4. Stufe soll der Lärmaktionsplan 3. Stufe überprüft werden. Für die 4. Stufe gibt es bessere Methoden zur Lärmpegelberechnung, die neue Lärmkartierung und eine Neuberechnung der Betroffenzahl. Im Entwurf wird lediglich eine 3-fache Betroffenzahl genannt – die untenstehende Tabelle zeigt aber Unterschiede für einzelne Lärmschwerpunkte.

Lärmschwerpunkt	LAP 3. Stufe Betroffenen- Zahl >65 dB tags	LAP 3. Stufe Betroffenen- Zahl >55 dB nachts	LAP 4. Stufe Betroffenen- Zahl >65 dB tags	LAP 4. Stufe Betroffenen- Zahl >55 dB nachts	Verhältnis 4.Stufe/ 3. Stufe tags:nachts
1	37	34	123	103	3,32 : 2,94
3	14	14	112	110	8,00 : 7,86
4	14	19	55	61	3,93 ; 3,2
5	98	91	418	377	4,26 : 4,14
8	28	28	119	118	4,25 : 4,21
9	92	95	225	205	2,44 : 2,16
10	70	69	203	177	2,90 : 2,57

Insbesondere der Lärmschwerpunkt 3, Bergerhauser Str., hat eine gut 8-fach höhere Betroffenzahl. Lärmschwerpunkt 5, Waldseer Str. und Lärmschwerpunkt 8, Innenstadt - Bismarckring Süd haben eine gut 4-fach höhere.

Lärmschwerpunkt 2, der eine hohe Zunahme der Betroffenzahl durch die Erweiterung in die Eisenbahnstraße aufweist, wurde aufgrund des unterschiedlichen Gebiets nicht verglichen. Bei den Lärmschwerpunkten 6 und 7 sind mit LAP 3. Stufe Maßnahmen eingeführt worden, so dass diese hier auch nicht aufgeführt sind.