

**Lärmsanierung: „Leise(r) ist das Ziel!“**

**Modellprojekt zur Erprobung  
eines neuen Konzeptes  
zur nachhaltigen gesetzlichen Lärmsanierung**



**Baden-Württemberg**

MINISTERIUM FÜR VERKEHR  
UND INFRASTRUKTUR

## I. Eckpunkte des Konzeptes

Verkehrslärm ist ein äußerst drängendes Problem für Städte und Gemeinden. Viele Wohnlagen leiden unter hohen Verkehrslärmbelastungen, was sich zunehmend negativ auf das Wohlbefinden der Menschen, aber auch auf Grundstückspreise und die Vermietbarkeit von Objekten auswirkt.

Neubauprojekte von Straßen und Schienen werden immer seltener. Umso wichtiger ist der Lärmschutz an bestehenden Verkehrswegen. Aber nach wie vor besteht hierfür kein gesetzlich geregelter Anspruch.

2002 haben die EU-Umgebungslärmrichtlinie und 2005 deren bundesgesetzliche Umsetzung in deutsches Recht Bewegung in den Lärmschutz entlang des bestehenden Verkehrsnetzes gebracht. Klar ist dadurch zwar, wann und wer Lärmkarten zur Beschreibung der Belastung durch Umgebungslärm zu fertigen hat. Unzureichend geregelt ist aber, unter welchen Voraussetzungen die Maßnahmen eines auf diesen Karten basierenden Lärmaktionsplans von den zuständigen Stellen umzusetzen sind.

Diese unbefriedigende Lage hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) zum Anlass genommen, ein innovatives **Konzept zur nachhaltigen Verbesserung des gesetzlichen Schutzes vor Verkehrslärm**<sup>1</sup> mit folgenden Eckpunkten vorzulegen:

1. Betroffene erhalten einen Anspruch auf Lärmsanierung durch eine verbindliche gesetzliche Regelung der Lärmsanierung an Straßen und Schienenwegen.
2. Die Überprüfung lärmbelasteter Gebiete auf ihren Sanierungsbedarf erfolgt unter Berücksichtigung des von allen Straßen und Schienenwegen ausgehenden Verkehrslärms.
3. Die Ermittlung der Dringlichkeit einer Sanierung bestimmt sich anhand der Lärm-KennZiffer, die sich in Abhängigkeit von der Gesamtlärmbelastung und der Anzahl der davon Betroffenen ergibt.
4. Gebiete mit einer hohen Lärmbetroffenheit (sog. Lärmsanierungsgebiete) werden identifiziert und in einem förmlichen Rechtsakt ausgewiesen.

---

<sup>1</sup> Hornfischer/Kupfer/Popp/Weese (Hrsg.), Kooperatives Management der Lärmsanierung, Kirschbaum Verlag Bonn, September 2014

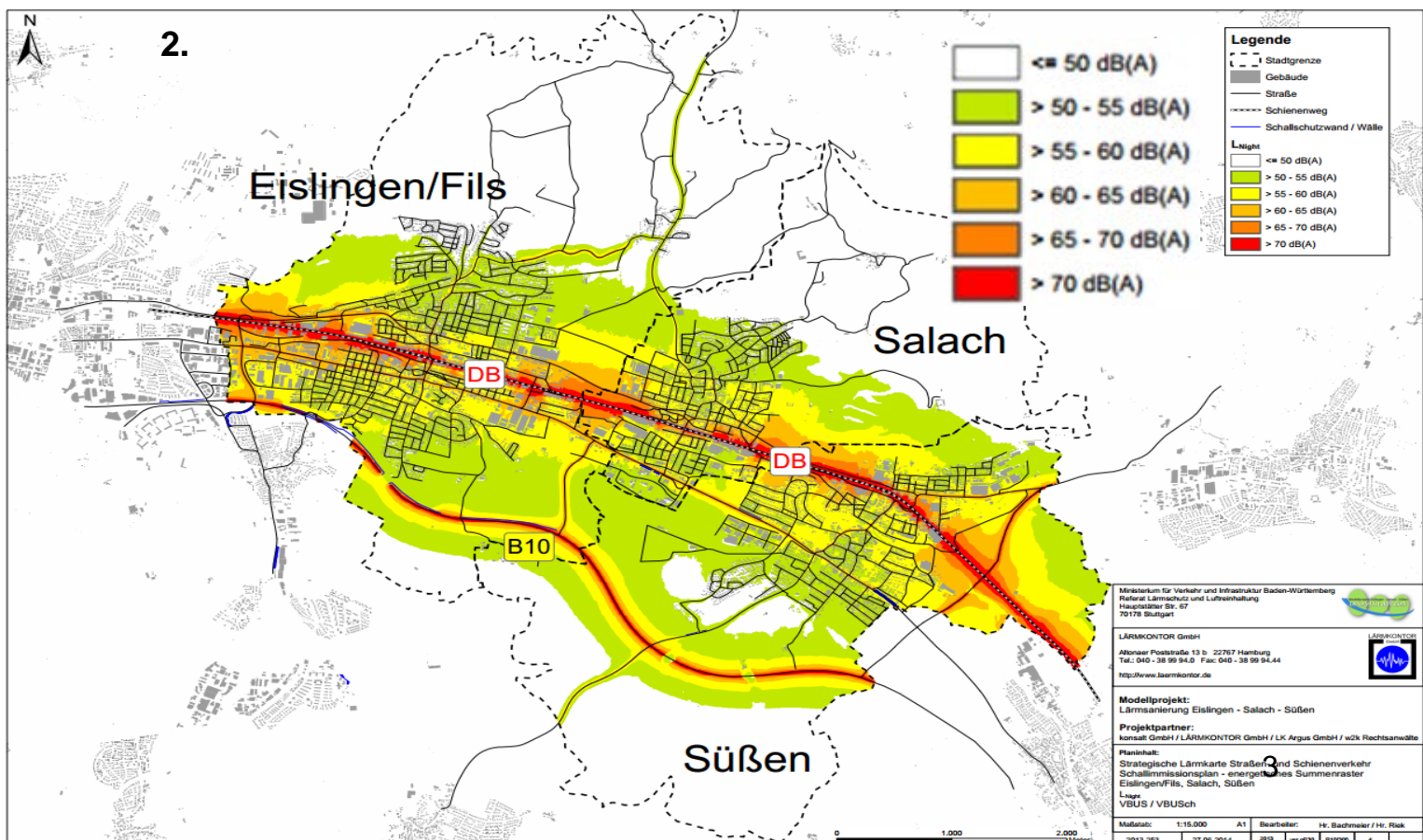
5. Für das jeweilige Lärmsanierungsgebiet wird ermittelt, welche Lärmquelle welchen prozentualen Anteil an der Gesamtbelastung hat. Auf diesen Anteilen basiert die verursachungsgerechte Zuweisung der anfallenden Lärmreduzierungskosten für das Lärmsanierungsgebiet.
6. Alle Baulastträger und Behörden, die zur Entlastung im Lärmsanierungsgebiet beitragen, werden zur Kooperation und zur anteiligen Mitfinanzierung der Maßnahmen verpflichtet.

Dieses Konzept wurde – soweit das im bestehenden Rechtsrahmen möglich ist – in der **Modellregion Eisingen – Salach – Süßen** in den vergangenen beiden Jahren erfolgreich erprobt.

## II. Die Schritte zur Lärmsanierung in der Modellregion

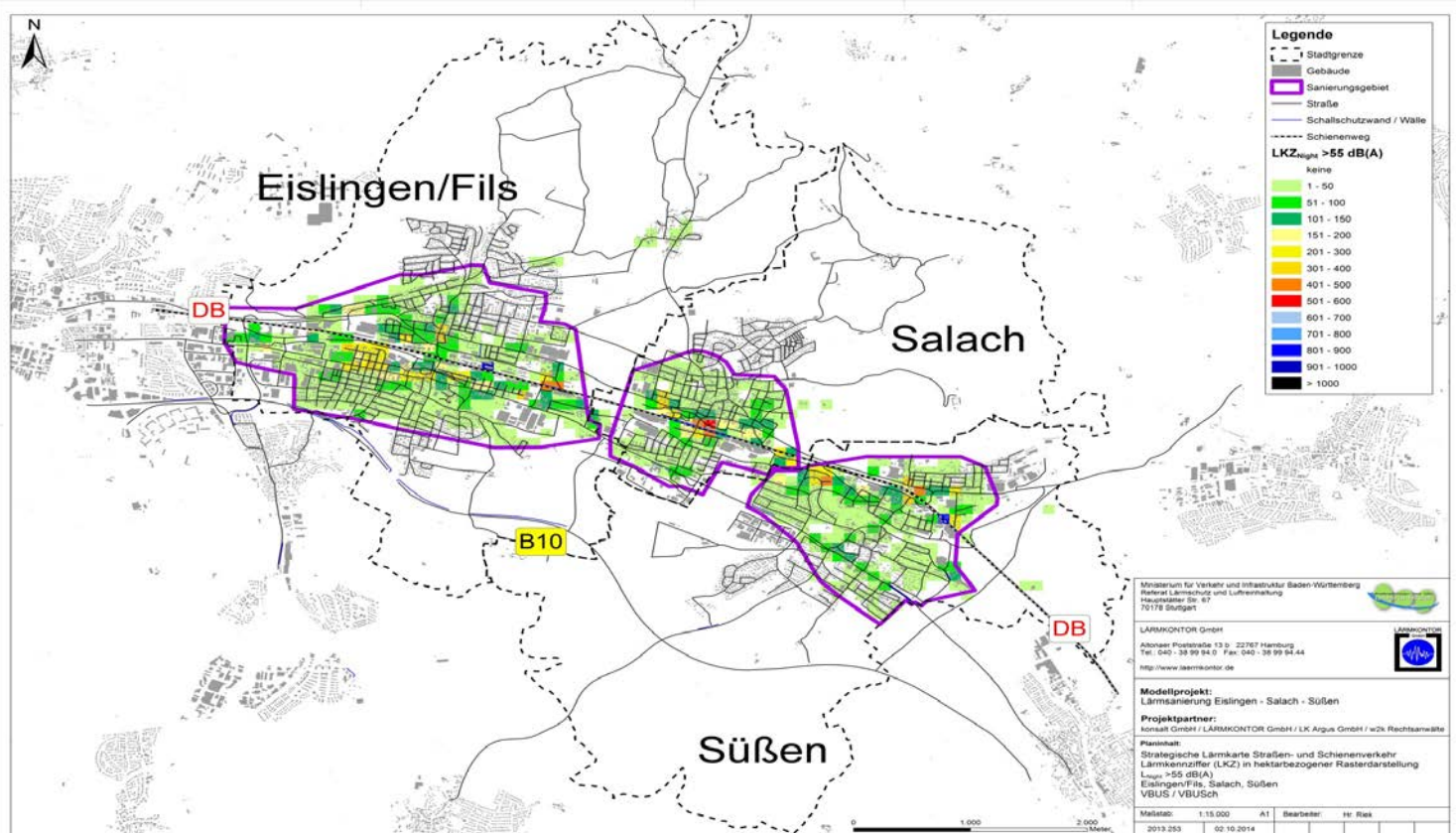
### 1. Analyse der bestehenden Situation

Unter Berücksichtigung aller Verkehrslärmquellen, die auf die Modellregion einwirken, wurde eine flächendeckende Lärmkarte erarbeitet. Diese Lärmkarte stellt unterschieden nach Farbstufen dar, wie laut es wo ist. Nachfolgende Karte zeigt die Lärmbelastung während in der Nacht (22 bis 6 Uhr). Dabei wird die Verkehrssituation nach Fertigstellung der B 466 Ortsumfahrung Süßen zu Grunde gelegt.



## Identifizierung der Sanierungsgebiete

Um festzustellen, wo der stärkste Handlungsbedarf besteht, sind die Lärmpegel mit der Zahl der betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner kombiniert worden. Die Darstellung der Ergebnisse dieses Arbeitsschrittes erfolgt in nachfolgender Karte in Form von ein Hektar großen Rastern. Für jedes Raster ist die so genannte LärmKennZiffer (LKZ) angegeben. Sie ergibt sich aus der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner multipliziert mit dem Betrag der Überschreitung eines nächtlichen Lärmpegels von 55 dB(A). Aus Sicht der Lärmwirkungsforschung sollten diese Werte unterschritten werden, um Gesundheitsgefährdungen durch Lärm zu vermeiden.



Überall dort, wo ein Raster mit Farbe belegt ist, lebt mindestens ein Mensch, der einem Nachtpegel von mehr als 55 dB(A) ausgesetzt ist. Auf Basis dieser Darstellung wurden die Bereiche, in denen nahezu flächendeckend farbige Raster gefunden wurden, als Lärmsanierungsgebiet ausgewiesen. Die nebenstehende Abbildung zeigt das Sanierungsgebiet in Süßen.



### 3. Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Menschen in der Modellregion wurden auf Grundlage der in den ersten beiden Schritten durchgeführten Analysen über die Lärmbelastungen im Modellgebiet in einer öffentlichen Veranstaltung sowie über eine gesondert für das Modellprojekt eingerichtete Internetseite [www.leiser-ist-das-ziel.de](http://www.leiser-ist-das-ziel.de) informiert.

#### LEISE(R) IST DAS ZIEL!

MODELLPROJEKT EISLINGEN – SALACH – SÜßEN

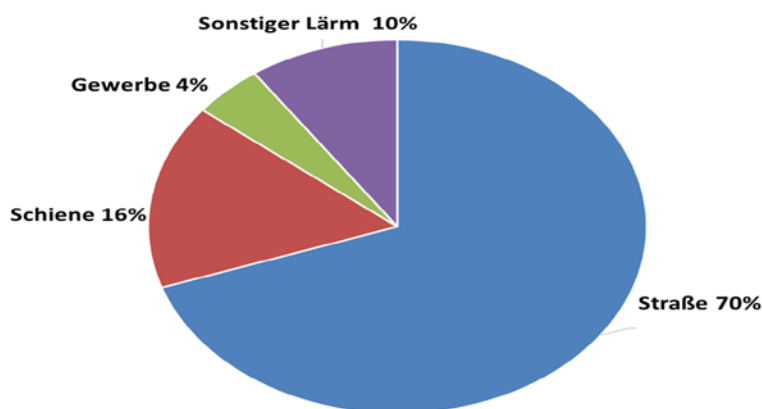


GRUSSWORT DAS PROJEKT RECHTSLAGE LÄRMKARTEN MASSNAHMENPLANUNG TERMINE LINKS

Modellgemeinden: [Eislingen/Fils](#) [Salach](#) [Süßen](#)

Zudem wurden sie gebeten, darüber Auskunft zu geben, durch welche Quellen sie sich belästigt fühlen und konkrete Vorschläge zu machen, wie man die Lärmbelastungen verringern könnte. Die Anregungen der Öffentlichkeit wurden aufgenommen und in die Überlegungen zur nachfolgenden Lärm-minderungsplanung einbezogen. Insgesamt sind 175 Hinweise eingegangen. Die Verteilung der Hinweise auf die verschiedenen Lärmquellen ist in nachfolgender Grafik dargestellt.

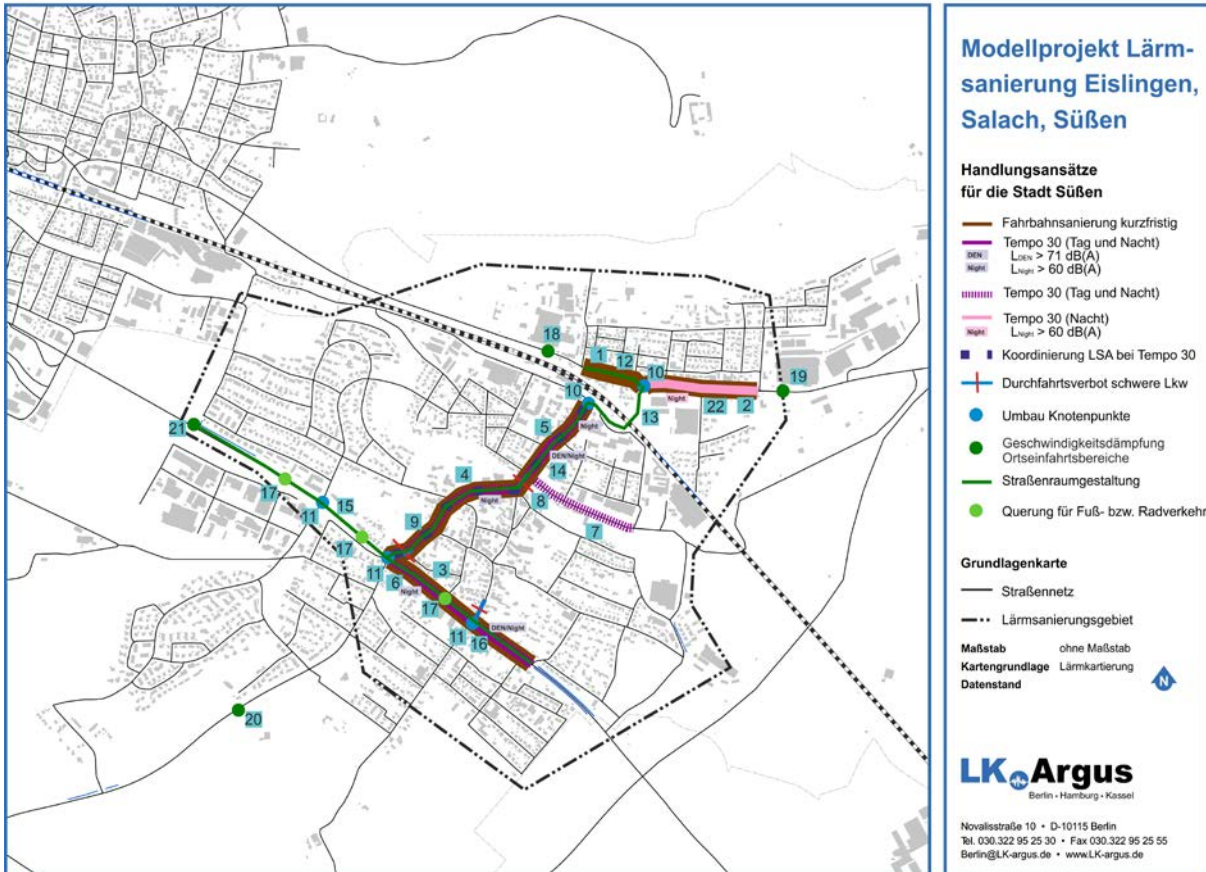
#### Belästigung nach Lärmquellen



→ *Verteilung in allen drei Kommunen ähnlich*

## 4. Maßnahmenfindung

Auf Basis der Grundlagen und Hinweise der Arbeitsschritte 1 bis 3 wurden Maßnahmen entwickelt, um die höchsten Belastungen an den Straßen abzubauen.

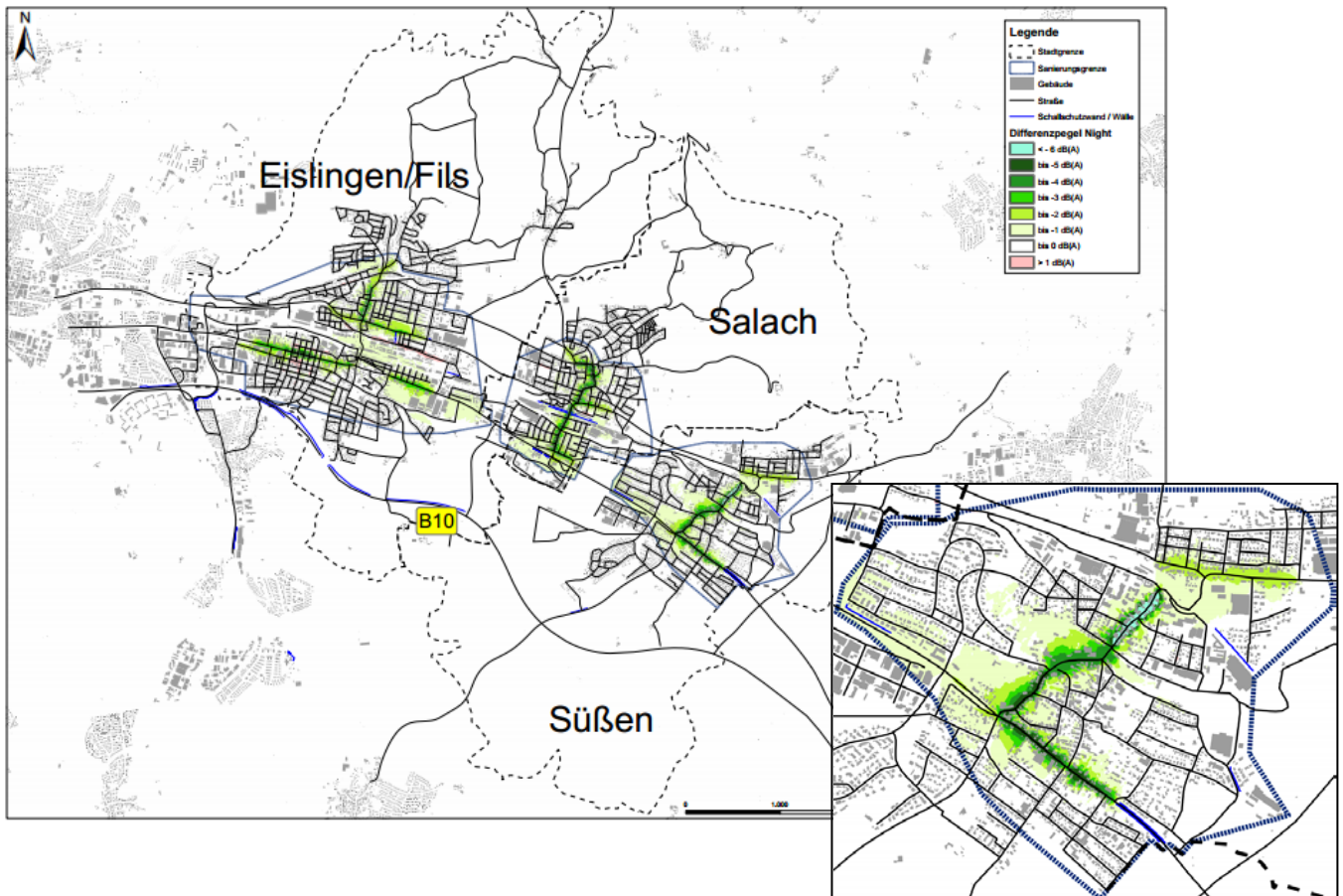


Diese Maßnahmen hatten insbesondere die folgenden Ansatzpunkte im Blick:

<b>Bessere Fahrbahnbeläge</b> (Sanierung schadhafter Asphaltdecken)		~2-4 dB(A)
<b>Bessere Fahrbahnbeläge</b> (Pflasterüberzüge)		~4-6 dB(A)
<b>Besserer Verkehrsfluss</b> (bei 50 km/h)		~2-3 dB(A)
<b>Besserer Verkehrsfluss</b> (bei 30 km/h)		~1-2 dB(A)
<b>Niedrigere Geschwindigkeit</b> (Tempo 30 statt 50 auf Pflaster)		~3-5 dB(A)
<b>Niedrigere Geschwindigkeit</b> (Tempo 30 statt 50 auf Asphalt)		~2-3 dB(A)
<b>Weniger Verkehr</b> (Reduzierung der Verkehrsmenge um 20 %)		~1 dB(A)
<b>Weniger Lkw</b> (Lkw-Anteil von 10 % auf 5 % bei 50 km/h)		~1 dB(A)
<b>Weniger Lkw</b> (Lkw-Anteil von 10 % auf 5 % bei 30 km/h)		~1-2 dB(A)
<b>Größere Abstände</b> zwischen Straße und Haus (15 statt 12 m)		~1 dB(A)

## 5. Wirkungsanalyse

Die Wirkungen der Maßnahmen zeigen Karten, welche die Pegelabnahmen nach Durchführung der Maßnahmen gegenüber der Ausgangssituation, d.h. der Verkehrssituation vor Durchführung der Maßnahmen, aber nach Fertigstellung der B 466 Ortsumfahrung Süßen (Prognose-Nullfall) darstellen.



Ergänzend wurde errechnet, wie sich die LärmKenn-Ziffer (LKZ) durch die Maßnahmen verändert. Betrachtet man nur den Straßenverkehr, so verringert sich die LKZ in den Bereichen mit Pegeln nachts über 55 dB(A) in Eislingen um 60 %, in Salach um gut 80 % und in Süßen um mehr als 90 %. Die Lärmbelastung sinkt durch die Maßnahmen deutlich!

Sanierungsgebiet	Aufsummierte LKZ <sub>Straße,Night</sub> > 55 dB(A)		
	Prognose-Nullfall in E*dB(A)	Prognose-Planfall in E*dB(A)	Veränderung
Eislingen	2186	882	-60%
Salach	407	79	-81%
Süßen	596	39	-93%

## **6. Verhandlungsverfahren**

---

Gegenstand des Verhandlungsverfahrens waren ausschließlich die Straßen unterschiedlicher Baulastträger. Die DB Netz AG sah sich nicht in der Lage, dem Modellprojekt näherzutreten, weshalb die Bahntrasse im Verhandlungsverfahren nicht behandelt werden konnte.

Mit den Erkenntnissen der Arbeitsschritte 1 bis 5 wurde das Verhandlungsverfahren durchgeführt. Hier saßen die Vertreterinnen und Vertreter aller Straßenbaulastträger sowie der zuständigen Straßenverkehrsbehörden und des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zusammen. Sie ließen sich Maßnahmen für Maßnahmen von den Gutachtern erläutern, um anschließend über deren Aufnahme in die Lärmsanierungsvereinbarung zu entscheiden.

Das Verhandlungsverfahren konnte in seinem Kern an nur einem Tag durchgeführt werden. Die Detailprüfungen nahmen dann noch einige Wochen in Anspruch, änderten aber nichts am Ergebnis des Verhandlungstages.

## **7. Lärmsanierungsvereinbarung**

---

Die Lärmsanierungsvereinbarung beschreibt in ihren Grundzügen die Durchführung und Finanzierung der im Verhandlungsverfahren einvernehmlich abgestimmten Lärminderungsmaßnahmen. Sie wird von den Modellgemeinden, dem Landkreis und dem Regierungspräsidium sowie dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur als Träger des Modellprojekts unterzeichnet.

## **8. Kosten und Nutzen der Maßnahmen zur Lärminderung**

---

Eine Kosten-Nutzen-Analyse steht im Detail noch aus. Die Gesamtkosten für die Umsetzung der vereinbarten Lärminderungsmaßnahmen werden mit ca. 15 Mio. € abgeschätzt. Dem stehen nach einer ersten Abschätzung Verbesserungen der Immobilienwerte der Wohngebäude in der Modellregion um etwa 12,5 Mio. € gegenüber. Weiter ergeben sich Verbesserungen, durch eine Abnahme der Lärmbelastungen und der Anzahl der Lärmbetroffenen gerade in den Bereichen, in denen Gesundheitsgefährdungen durch Lärm nicht ausgeschlossen werden können.



## Fazit

Die flächenhafte Betrachtung der Lärmsituation unter Einbeziehung aller Verkehrslärmquellen von Straße und Schiene hat sich bewährt.

Durch die Zusammenarbeit aller verantwortlichen Stellen konnten bereits vorhandene Planungen und Unterlagen zur Raumordnung, zum Klimaschutz, zum Verkehr und Radverkehr sowie städtebauliche Konzepte einbezogen werden. So war es möglich, lärm-mindernde Maßnahmen als Baustein einer integrierten Planung zu erarbeiten.

Durch den interkommunalen Ansatz mit drei Modellgemeinden konnten die Planungen zusammengeführt und überörtliche Auswirkungen von Maßnahmen frühzeitig abgestimmt werden.

Die Lärmsanierungsvereinbarung setzt den Rahmen für die nun anstehende Phase der Durchführung der vereinbarten Lärminderungsmaßnahmen.

Das in der Modellregion erprobte Lärmsanierungskonzept greift die Intentionen der Umgebungslärmrichtlinie zur Lärminderungsplanung auf und verfolgt einen Lärmquellen übergreifenden Ansatz.

Die Festlegung von Lärmsanierungsgebieten sowie deren Priorisierung anhand der Sanierungsdringlichkeit werden dazu führen, dass die Haushaltsmittel, die für die Durchführung der Lärmsanierung zur Verfügung stehen, künftig effizienter und transparenter zu Zwecken des Schutzes vor Verkehrslärm eingesetzt werden können.

Die Einbindung der Öffentlichkeit und die starke verfahrensrechtliche Ausrichtung entsprechen den europäischen Anforderungen an ein transparentes Umweltrecht. Das entwickelte Konzept schließt so die Lücken, die im heutigen Rechtsrahmen bestehen.

Um das Lärmsanierungskonzept gesetzlich verbindlich einzuführen, müssen entsprechende bundesrechtliche Regelungen geschaffen werden. Das Lärmsanierungskonzept ist eine Ergänzung und Fortentwicklung der bestehenden immissionsschutzrechtlichen Regelungen zum Schutz vor Straßen- und Schienenverkehrslärm. Daher sollten die neuen Regelungen zum Lärmsanierungskonzept – wie die Vorschriften zur Lärmaktionsplanung und zum Lärmschutz bei Neu- und Ausbautvorhaben von Straßen und Schienen - ebenfalls im Bundes-Immissionsschutzgesetz verankert werden.

Stuttgart, 19.06.2015