



**Informationen aus dem Lärmaktionsplan
gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz**

der Gemeinde Schutterwald vom 10.10.2017

Bitte Zutreffendes ankreuzen:

- Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen** und/oder
 Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken

Es handelt sich um

- die erstmalige Aufstellung eines Lärmaktionsplans**
 die Überprüfung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans aus dem Jahre

Für die Berichterstattung an die EU ist dieser Bericht in elektronischer Form an die LUBW (laerm@lubw.bwl.de) zu übermitteln. Vollständig ausgefüllt umfasst der Bericht alle für die Berichterstattung erforderlichen Angaben. Das Berichtssystem sieht je Gemeinde nur eine Datei vor; mögliche Zusatzinformationen sind in ein gemeinsames Dokument einzubinden.

A. Allgemeine Angaben

A.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind ¹⁾

Die Gemeinde Schutterwald ist durch die A 5, L 98 und L 99 von der Lärmkartierung für Hauptverkehrsstraßen betroffen. Auf den genannten Straßen wird der Schwellenwert der Lärmkartierung von 3.000.000 Kfz/Jahr überschritten. Weitere Hauptverkehrsstraßen über dem Schwellenwert auf dem Gemeindegebiet von Schutterwald sind nicht vorhanden.

Zudem wird in Schutterwald auf der Rheintalbahn der Schwellenwert zur Lärmkartierung für Haupteisenbahnstrecken von 30.000 Zügen/a (ca. 82 Züge/24h) überschritten.

A.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemeinde Schutterwald
Kirchstraße 2
77746 Schutterwald

A.3 Rechtlicher Hintergrund ²⁾

§ 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

A.4 Geltende Grenzwerte ³⁾

Übersicht Grenzwerte der LUBW: www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/50516/

Offiziell von Deutschland an die EU-Kommission gemeldete Grenzwerte:

http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/DE_DE_DF3_v3.xls/manage_document

B. Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen

B.1 Bewertung der Ist-Situation

B.1.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten ⁴⁾

Geschätzte Zahl der von Lärm an **Hauptverkehrsstraßen** belasteten Personen

L _{DEN} dB(A)	Belastete Personen – Hauptverkehrsstraßen	L _{Night} dB(A)	Belastete Personen – Hauptverkehrsstraßen
über 55 bis 60	89	über 50 bis 55	40
über 60 bis 65	24	über 55 bis 60	13
über 65 bis 70	11	über 60 bis 65	5
über 70 bis 75	1	über 65 bis 70	0
über 75	0	über 70	0

Geschätzte Zahl der von Lärm an **Hauptverkehrsstraßen** belasteten Flächen und Wohnungen

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen
über 55	5,3	52
über 65	1,3	5
über 75	0,3	0

B.1.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind ⁵⁾

In Schutterwald sind nur wenige Personen von ganztägigen bzw. nächtlichen hohen Belastungen von über 65 dB(A) bzw. 55 dB(A) im Umfeld der kartierten Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt (12 bzw. 18). Es lassen sich somit eher geringe Lärmbelastungen im Umfeld der kartierten Hauptverkehrsstraßen erkennen.

B.1.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Aufgrund der geringen festgestellten Anzahl von Personen, die hohen Lärmbelastungen im Umfeld der kartierten Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind, ist eher von geringen Beeinträchtigungen bezüglich des Straßenverkehrslärms in Schutterwald auszugehen.

B.2 Bisher durchgeführte und laufende Maßnahmen

B.2.1 Bisher durchgeführte Programme und Maßnahmen zur Lärminderung

-

B.2.2 Gesamtkosten der bisherigen Programme bzw. Maßnahmen ⁶⁾

-

B.2.3 Datum der Einführung (Beginn der Umsetzung der Maßnahmen) ⁶⁾

-

B.2.4 Datum des geplanten Abschlusses ⁶⁾

-

B.2.5 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen ⁶⁾⁷⁾

-

B.3 Geplante Maßnahmen ⁸⁾

B.3.1 Geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre ⁹⁾

Aufgrund der vergleichsweise geringen festgestellten Lärmbetroffenheiten sind für den Zeitraum von fünf Jahren keine Maßnahmen geplant. Verkehrsrechtliche Maßnahmen auf der A 5, L 98 und L 99 sind aufgrund der rechtlichen Anforderungen ausgeschlossen. Auch eine bauliche Lärmsanierung wird bei den vorhandenen Lärmbelastungen durch den Straßenbaulastträger in absehbarer Zeit nicht erfolgen können. Mittel- bis langfristige Maßnahmen sind unter B.3.8 zusammengefasst.

B.3.2 Geplante Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre ⁹⁾

keine

B.3.3 Gesamtkosten der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen (überschlägige Schätzung) ¹⁰⁾

-

B.3.4 Datum der Verabschiedung bzw. der Überprüfung des Aktionsplans ¹⁰⁾¹¹⁾

29.11.2017

**B.3.5 Falls es sich um die Überprüfung eines Lärmaktionsplans handelt:
Ergebnis der Überprüfung des Aktionsplans ¹²⁾**

-

B.3.6 Datum des geplanten Abschlusses der Maßnahmenumsetzung ¹⁰⁾

-

B.3.7 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen ⁷⁾¹⁰⁾

-

B.3.8 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen ¹³⁾

Fahrbahnsanierung:

Im Zuge von Fahrbahnsanierungen der A 5 und der L 99 im Bereich Schutterwalds wird die Gemeinde Schutterwald darauf hinwirken, dass eine lärmoptimierte Fahrbahndeckschicht eingesetzt wird. Damit soll der flächenhaften Verlärmung des Ortsteils entgegen gewirkt werden. Eine Umsetzung kann nur durch den Straßenbaulastträger erfolgen.

Lärminderung in der Stadtplanung:

Durch eine angepasste Stadtplanung kann die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr verringert werden. So kann durch eine Funktionsmischung von Wohnen, Arbeiten, Einkauf und Freizeit in möglichst kleinen Bereichen durch kurze Wege eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf das Fußgänger- und Radwegenetz gefördert werden. Die Trennung von störenden Industrie- bzw. Gewerbebetrieben und Wohngebieten bleibt davon unberührt. In der Bebauungsplanung ist zudem im Einzelfall zu prüfen, ob beispielsweise eine lärmabschirmende Bauweise oder Lärmschutzanlagen in lärmbelasteten Bereichen sinnvoll sind. Auch im Rahmen von Bebauungsplanverfahren soll im Einzelfall die Lärmsituation untersucht und gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Lärmbelastungen sollen in der Stadtplanung berücksichtigt und als Entscheidungskriterium in die Entwicklung der Gemeinde eingehen.

Förderung lärmarmen Verkehrsmittel:

Ein attraktives Angebot im Fußgänger-, Rad- und Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) kann Wege, die ansonsten mit dem Kfz zurückgelegt werden, auf lärmarme Verkehrsmittel verlagern.

Bei Straßenbaumaßnahmen sind der Fußgänger- und Radverkehr sowie der ÖPNV zu berücksichtigen. Dadurch können entsprechend den Randbedingungen (Straßenfunktion, -lage und -querschnitt) gleichzeitig eine Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs und eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität erreicht werden.

B.3.9 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans ¹⁴⁾

Die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans kann anhand der Lärmpegelminderung und der Minderung der Zahl der Betroffenen erfolgen. Dies geschieht in der Regel alle 5 Jahre oder bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation.

C. Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken

C.1 Bewertung der Ist-Situation

C.1.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten ⁴⁾

Geschätzte Zahl der von Lärm an **Haupteisenbahnstrecken** belasteten Personen

L _{DEN} dB(A)	Belastete Personen – Haupteisenbahnstrecken	L _{Night} dB(A)	Belastete Personen – Haupteisenbahnstrecken
über 55 bis 60	40	über 50 bis 55	30
über 60 bis 65	0	über 55 bis 60	0
über 65 bis 70	0	über 60 bis 65	0
über 70 bis 75	10	über 65 bis 70	10
über 75	10	über 70	10

Geschätzte Zahl der von Lärm an **Haupteisenbahnstrecken** belasteten Flächen und Wohnungen

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen
über 55	2,2	14
über 65	0,56	1
über 75	0,12	1

C.1.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind ⁵⁾

In Schutterwald sind nur wenige Personen von ganztägigen bzw. nächtlichen hohen Belastungen von über 65 dB(A) bzw. 55 dB(A) im Umfeld der kartierten Haupteisenbahnstrecken ausgesetzt (jeweils ca. 20). Es lassen sich somit eher geringe Lärmbeeinträchtigungen im Umfeld der kartierten Haupteisenbahnstrecken erkennen.

C.1.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Aufgrund der geringen festgestellten Anzahl von Personen, die hohen Lärmbelastungen im Umfeld der kartierten Haupteisenbahnstrecken ausgesetzt sind, ist eher von geringen Beeinträchtigungen bezüglich des Schienenverkehrslärms in Schutterwald auszugehen.

C.2 Bisher durchgeführte und laufende Maßnahmen

C.2.1 Bisher durchgeführte Programme und Maßnahmen zur Lärminderung

-

C.2.2 Gesamtkosten der bisherigen Programme bzw. Maßnahmen ⁶⁾

-

C.2.3 Datum der Einführung (Beginn der Umsetzung der Maßnahmen) ⁶⁾

-

C.2.4 Datum des geplanten Abschlusses ⁶⁾

-

C.2.5 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen ⁶⁾⁷⁾

-

C.3 Geplante Maßnahmen ⁸⁾

C.3.1 Geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre ⁹⁾

keine

C.3.2 Geplante Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre ⁹⁾

keine

C.3.3 Gesamtkosten der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen (überschlägige Schätzung) ¹⁰⁾

-

C.3.4 Datum der Verabschiedung bzw. der Überprüfung des Aktionsplans ¹⁰⁾¹¹⁾

29.11.2017

C.3.5 Falls es sich um die Überprüfung eines Lärmaktionsplans handelt: Ergebnis der Überprüfung des Aktionsplans ¹²⁾

-

C.3.6 Datum des geplanten Abschlusses der Maßnahmenumsetzung ¹⁰⁾

-

C.3.7 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen ⁷⁾¹⁰⁾

-

C.3.8 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen ¹³⁾

- lärmabhängiges Trassenpreissystem:

Mit dem Fahrplanwechsel 2012/2013 hatte die DB Netz AG das lärmabhängige Trassenpreissystem für Güterzüge eingeführt. Auf die regulären Trassenentgelte wird seit Juni 2013 ein Aufschlag erhoben, wenn in einem Güterzug nicht überwiegend „leise“ Güterwagen eingestellt sind. Zusätzlich erhalten Güterwagenhalter, die einen vorhandenen Güterwagen von lauter auf leise Technik umrüsten, vom Bund einen laufleistungsabhängigen Bonus beim Einsatz eines umgerüsteten Güterwagens auf dem Streckennetz bundeseigener Eisenbahnen. Näheres hierzu regelt die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fort-

geschriebene Förderrichtlinie "Lärmabhängiges Trassenpreissystem" vom 17. Oktober 2013.

- Umrüstung lauter Züge auf LL-Sohlen („Flüsterbremsen“), welche beim Bremsvorgang die Räder glätten und so das Fahrgeräusch des Zuges erheblich senken
- Berücksichtigung in der Bauleitplanung bei der Ausweisung neuer Gebiete

C.3.9 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans ¹⁴⁾

Die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans kann anhand der Lärmpegelminderung und der Minderung der Zahl der Betroffenen erfolgen. Dies geschieht in der Regel alle 5 Jahre oder bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation.

D. Ergänzende Angaben

D.1 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Öffentliche Anhörungen (tabellarische Zusammenfassung) ¹⁵⁾

- Gemeinderat am 10.05.2017: Beteiligung der Öffentlichkeit vom 29.05.– 30.06.2017
- Gemeinderat am 29.11.2017: Beschlussfassung und Verabschiedung

D.2 Weitere finanzielle Informationen ¹⁶⁾

-

D.3 Link zum Aktionsplan im Internet

<https://www.schutterwald.de/index.php?id=593>

Schutterwald, den 30.11.2017


Holschuh, Bürgermeister