Stadt Korntal-Münchingen

Lärmaktionsplan

gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

18. Februar 2016

in Zusammenarbeit mit

ACCON ENVIRONMENTAL CONSULTANTS

ACCON GmbH
Gewerbering 5
86926 Greifenberg

1 Allgemeine Angaben

1.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und anderer Lärmquellen die zu berücksichtigen sind

Die Stadt Korntal-Münchingen mit rund 19.000 Einwohnern wird durch die direkte Nachbarschaft zur Landeshauptstadt Stuttgart geprägt.

An das überregionale Straßennetz ist Korntal-Münchingen durch die B10 und die A 81 angeschlossen. Die nächstgelegene Autobahn-Anschlussstelle ist Stuttgart-Zuffenhausen an der A 81. Über die Schwarzwaldbahn (Stuttgart – Weil der Stadt) ist Korntal-Münchingen an das Bahnnetz angebunden.

Die strategische Lärmkartierung der Orte in der Nähe von klassifizierten Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kfz/Jahr erfolgte für das Bundesland Baden-Württemberg landesweit durch die LUBW. Der zugrunde gelegte Straßen-Datensatz wurde auf Veranlassung der Stadt Korntal-Münchingen im Rahmen einer stadteigenen Lärmkartierung erweitert und umfasst nun alle Hauptstraßen im Stadtgebiet Korntal-Münchingen. Berücksichtigt sind folgende Straßen:

- die Autobahn A 81,
- die Bundesstraße B 10,
- im Stadtteil Münchingen die K 1701 Stuttgarter Straße, Markgröninger Straße und die Hauptstraße
- im Stadtteil Korntal die L 1143 Südstraße, Solitudeallee, Zuffenhauser Straße und die Weilimdorfer Straße,
- im Stadtteil Kallenberg die Schwieberdinger Straße.

Die strategische Lärmkartierung der zweiten Stufe von Eisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr (ca. 82 Züge/Tag) wurde vom EBA durchgeführt. Die Kartierungsergebnisse des EBA wurden erst im November 2014 veröffentlicht.

Auf Veranlassung der Stadt Korntal-Münchingen wurde im Rahmen der stadteigenen Lärmkartierung neben der vom EBA kartierten DB-Strecke 4810 *Stuttgart-Zuffenhausen – Weil der Stadt* auch die durch Güterzüge hoch belastete DB-Strecke 4821 *Kornwestheim – Korntal* und die *Strohgäubahn* der WEG mit erfasst und deren Lärmauswirkungen berechnet, obwohl diese aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens nicht kartierungspflichtig sind.

Die Quellengruppe *Fluglärm* ist im Stadtgebiet Korntal-Münchingen bei der Lärmaktionsplanung im Sinne des § 47d BImSchG nicht relevant.

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Korntal-Münchingen
Stabsstelle Umwelt-, Klima- und Naturschutz
Technisches Rathaus Korntal
Görlitzstraße 3
70825 Korntal-Münchingen
www.korntal-muenchingen.de

Bearbeitung:
Angelika Lugibihl
Telefon 0711 8367-1326
Telefax 0711 8367-1400
E-Mail: lugibihl@korntal-muenchingen.de

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG sind gemäß §§ 47a-f BImSchG Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

1.4 Geltende Grenzwerte

Die geltenden nationalen Grenzwerte (Angaben in dB(A)) sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Anwendungsbereich / Nutzungsart	**Lärmvorsorge** gem. 16. BImSchV Straße u. Schiene		**Lärmsanierung** gem. LärmSchR 97 Straße		**Lärmsanierung** gem. FörderRL Schiene	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Kurgebiete u.ä.	57	47	67	57	70	60
reine und allgemeine Wohngebiete	59	49	67	57	70	60
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	64	54	69	59	72	62
Gewerbegebiete	69	59	72	62	75	65

Gemäß der Empfehlung des MVI wurden die Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung in Korntal-Münchingen in zwei Prioritätsstufen berücksichtigt:

Priorität 1: L_{DEN}[1] = 70 dB(A) und L_{Night}[2] = 60 dB(A)

Priorität 2: L_{DEN} = 65 dB(A) und L_{Night} = 55 dB(A)

[1] L_{DEN}: Lärmindex Day-Evening-Night gemäß 34. BImSchV § 2, Abs. 2, Mittelungspegel über 24 Stunden

[2] L_{Night}: äquivalenter Dauerschallpegel im Beurteilungszeitraum Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr)

2 Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen

2.1 Bewertung der Ist-Situation

2.1.1 Zusammenfassung der Daten der strategischen Lärmkartierung

Geschätzte Zahl[3] der von Lärm an **Hauptverkehrsstraßen** belasteten Personen

L_{DEN} dB(A)	Belastete Personen		L_{Night} dB(A)	Belastete Personen
über 55 bis 60	1.319		über 50 bis 55	1.229
über 60 bis 65	1.152		über 55 bis 60	574
über 65 bis 70	342		über 60 bis 65	29
über 70 bis 75	13		über 65 bis 70	3
über 75	2		über 70	0
Gesamt	**2.828**		**Gesamt**	**1.835**

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

L_{DEN} dB(A)	Fläche in km²	Wohnungen
über 55 bis 65	7.4	1.182
über 65 bis 75	2.8	170
über 75	0.7	1
Gesamt	**10.9**	**1.353**

2.1.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind

15 Personen sind ganztägig sehr hohen Belastungen (L_{DEN} > 70 dB(A)) ausgesetzt.
32 Personen sind nachts sehr hohen Belastungen (L_{Night} > 60 dB(A)) ausgesetzt.
357 Personen sind ganztägig hohen Belastungen (L_{DEN} > 65 dB(A)) ausgesetzt.
606 Personen sind nachts hohen Belastungen (L_{Night} > 55 dB(A)) ausgesetzt.

[3] Geschätzte Zahl der belasteten Personen wurde über Modellberechnungen ermittelt. Dem Modell liegen gebäudescharfe Einwohnerzahlen zugrunde. Die Einwohner pro Gebäude werden gemäß VBEB gleichmäßig auf alle Fassadenseiten verteilt. Für die geschätzte Zahl der belasteten Wohnungen wird von (durchschnittlich) 2,09 Einwohnern pro Wohnung ausgegangen.

2.1.3 Angaben von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die vorrangigen Lärmbrennpunkte (L_{DEN} > 70 dB(A) bzw. (L_{Night} > 60 dB(A)) und die nachgeordneten Lärmschwerpunkte (L_{DEN} > 65 dB(A) bzw. (L_{Night} > 55 dB(A)) wurden durch die Analyse der Lärmkarten, Konfliktkarten, Betroffenenstatistiken und mit Hilfe eines speziellen Lärmbewertungsmaßes (Noise Score) differenziert ausgewertet.

Folgende Bereiche wurden als **vorrangige Lärmbrennpunkte** identifiziert:

- Markgröninger Straße (südlich der Gotenstraße)
- Stuttgarter Straße (zwischen Markgröninger Straße und Bahnübergang)
- Müllerheim

Folgende Bereiche wurden als **nachgeordnete Lärmschwerpunkte** ausgewiesen:

- Zuffenhauser Straße (L 1143) (östlich Solitudeallee)
- Hauptstraße südlich Stuttgarter Straße
- Kallenberg
- Weilimdorfer Straße östlich Charlottenstraße

2.2 Bisher durchgeführte und laufende Maßnahmen

2.2.1 Bisher durchgeführte Programme und Maßnahmen zur Lärmminderung

- Korntal-Münchingen ist Teil der Umweltzone Stuttgart
- Solitudestraße hat neuen Fahrradstreifen
- Kommunales Schallschutzprogramm bis 2003/2004
- Lkw-Nacht-Durchfahrtsverbot in der Schwieberdinger Straße in Kallenberg, wird mit Blitzer überwacht
- Lkw-Durchfahrtsverbot in Korntal in der Weilimdorfer Straße
- Lkw-Durchfahrtsverbot in Münchingen in der Stuttgarter Straße (westlich der Kornwestheimer Straße), Markgröninger Straße und Hauptstraße
- Lärmschutzwände an B10 und Westumgehung Münchingen L1141

2.3 Geplante Maßnahmen

Zum methodischen Vorgehen der Maßnahmenplanung:
Im Lärmaktionsplan sind Maßnahmen für die über den Auslösewerten (entsprechend MVI, siehe Kapitel 1.4 auf Seite 3) belasteten Bereichen enthalten. Weitere, im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgeschlagene Maßnahmen, die Bereiche unter den Auslösewerten betreffen, werden ggf. außerhalb des LAP weiter verfolgt, siehe dazu Kapitel 4.1 und Anlage 1.

In den vorangegangenen Untersuchungen wurden wegen geringer Wirksamkeit und schlechtem Nutzen-Kosten-Verhältnis mögliche Maßnahmen in Kallenberg (Erweiterung der Lärmschutzwand in Kallenberg) und an der Südstraße (Lärmschutzwände entlang der Stettiner Straße und zwischen Weilimdorfer Straße und Südstraße) wieder verworfen.

Für die nachgeordneten Lärmschwerpunkte Hauptstraße (südlich Stuttgarter Straße) und Weilimdorfer Straße (östlich Charlottenstraße) sind aus heutiger Sicht keine Lärmschutzmaßnahmen möglich: auf diesen Straßen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits heute 30 km/h. Der Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags ist in diesem Fall nicht zweckmäßig, denn seine Wirkung beginnt sich erst ab Geschwindigkeiten von 50 km/h zu entfalten.

2.3.1 Geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre

M1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h - Markgröninger Straße, südlich Gotenstraße (bereits umgesetzt) - Stuttgarter Straße, zwischen Markgröninger Straße und Bahnübergang - Zuffenhauser Straße, östlich Solitudeallee (Übergangsmaßnahmen bis eine Fahrbahnsanierung (M2) realisiert ist)
M2 Sanierung des Fahrbahnbelags mit lärmarmen Asphalt - Markgröninger Straße, südlich Gotenstraße - Stuttgarter Straße, zwischen Markgröninger Straße und Bahnübergang - Zuffenhauser Straße, östlich Solitudeallee
M3 Schallschutzprogramm Straße (Passiver Schallschutz) Für alle Aufenthalts- und Schlafräume in Wohngebäuden mit den höchsten Betroffenheiten im gesamten Stadtgebiet (L_{DEN} > 70 dB(A) bzw. L_{Night} > 60 dB(A)). Anmerkung: der notwendige Umfang der Maßnahme ist abhängig von der Realisierung aktiver Maßnahmen (M1 / M2)
M4 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h - im Bereich der Südstraße (bislang 70 km/h)
M5 Verkehrsüberwachung und Geschwindigkeitskontrollen in der Südstraße

2.3.2 Geplante Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre

In Korntal-Münchingen werden keine ruhigen Gebiete ausgewiesen und somit auch keine Maßnahmen zu deren Schutz geplant.

2.3.3 Gesamtkosten der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen (überschlägige Schätzung)

M2 Sanierung des Fahrbahnbelags mit lärmarmen Asphalt

Die Kosten einer lärmarmen Deckschicht entsprechen weitgehend denen der herkömmlichen Deckschichten, insofern sind dem Lärmschutz keine Kosten oder nur geringe Mehrkosten zuzurechnen.

M3 Schallschutzprogramm Straße (Passiver Schallschutz)

Bei einer Förderquote von 75 % (wenn keine anderen Maßnahmen umgesetzt werden) und unter der Annahme, dass alle Zuschussberechtigten teilnehmen:

ca. 29.000 € für durch Straßenverkehrslärm Hochbelastete.

Anmerkung:
Die Kosten sinken wenn zusätzliche aktive Maßnahmen (M1 / M2) umgesetzt werden.

Kosten werden je nach Baulast des betroffenen Straßenabschnitts ggf. von Bund oder Land getragen.

M5 Verkehrsüberwachung und Geschwindigkeitskontrollen in der Südstraße

Verwaltungskosten und Kosten für die Überwachung der Geschwindigkeitsbeschränkung, demgegenüber stehen die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern.

2.3.4 Datum der Verabschiedung des Aktionsplans

18.02.2016: Beschluss im Gemeinderat

2.3.5 Datum des geplanten Abschlusses der Maßnahmenumsetzung

Die Maßnahmen werden sukzessive umgesetzt.

2.3.6 Geschätzte Zahl der entlasteten Personen

M1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h

Bereich *Markgröninger Straße / Stuttgarter Straße*:

- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{DEN} > 70 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 3 auf 0 (-100 %);
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{Night} > 60 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 2 auf 8 (-20 %);
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{DEN} > 65 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 16 auf 44 (-27 %);

- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{Night} > 55 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 17 auf 50 (-25 %).

Bereich *Stuttgarter Straße östlich Hauptstraße*:

- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{DEN} > 70 dB(A) belastet sind, bleibt gegenüber dem Bestand unverändert bei 0;
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{Night} > 60 dB(A) belastet sind, bleibt gegenüber dem Bestand unverändert bei 0;
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{DEN} > 65 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 38 auf 46 (-45 %);
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{Night} > 55 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 38 auf 46 (-45 %).

Bereich *Zuffenhauser Straße*:

- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{DEN} > 70 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 1 auf 0 (-100 %);
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{Night} > 60 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 1 auf 0 (-100 %);
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{DEN} > 65 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 41 auf 15 (-73 %);
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{Night} > 55 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 39 auf 17 (-70 %).

M2 Sanierung des Straßenbelags mit lärmoptimiertem Asphalt

Bereich *Markgröninger Straße / Stuttgarter Straße*:

- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{DEN} > 70 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 3 auf 0 (-100 %);
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{Night} > 60 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 3 auf 7 (-30 %);
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{DEN} > 65 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 18 auf 42 (-30 %);
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{Night} > 55 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 18 auf 49 (-27 %).

Bereich *Stuttgarter Straße östlich Hauptstraße*:

- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{DEN} > 70 dB(A) belastet sind, bleibt gegenüber dem Bestand unverändert bei 0;
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{Night} > 60 dB(A) belastet sind, bleibt gegenüber dem Bestand unverändert bei 0;

- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{DEN} > 65 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 44 auf 40 (-52 %);
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{Night} > 55 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 44 auf 40 (-52 %).

Bereich *Zuffenhauser Straße*:

- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{DEN} > 70 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 1 auf 0 (-100 %);
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{Night} > 60 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 1 auf 0 (-100 %);
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{DEN} > 65 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 54 auf 2 (-96 %);
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{Night} > 55 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 55 auf 2 (-96 %).

M3 Schallschutzprogramm Straße (Passiver Schallschutz)

Jeder Einwohner, der am Schallschutzprogramm teilnimmt, kann beim Aufenthalt in seiner Wohnung bei geschlossenen Fenstern entlastet werden.

M5 Verkehrsüberwachung und Geschwindigkeitskontrollen in der Südstraße

Keine rechnerisch nachweisbare Entlastung der Betroffenen, aber notwendig, um die Einhaltung der geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen zu kontrollieren.

2.3.7 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Ausbau von Radwegen und Einrichtung von Fahrradstreifen
Radstreifen an der Solitudestraße und an der Markgröninger Straße sind bereits realisiert.

Lärmarmer Asphalt:
sanierungsbedürftige Straßen sollen nach Möglichkeit stets mit einem lärmarmen Asphalt ausgestattet werden.

Verstetigung des Verkehrs
z.B. durch Optimierung von Lichtsignalanlagen.

Rühle-Gelände als Riegelbebauung in Kallenberg

2.3.8 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse bei der Umsetzung des Aktionsplans werden in diesem Zusammenhang bewertet.

3 Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Schienenstrecken (Schienenstrecke Stuttgart - Weil der Stadt und Strohgäubahn)

3.1 Bewertung der Ist-Situation

3.1.1 Zusammenfassung der Daten der strategischen Lärmkartierung

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

L_{DEN} dB(A)	Belastete Personen		L_{Night} dB(A)	Belastete Personen
über 55 bis 60	1.668		über 50 bis 55	1.154
über 60 bis 65	549		über 55 bis 60	500
über 65 bis 70	272		über 60 bis 65	214
über 70 bis 75	97		über 65 bis 70	76
über 75	39		über 70	18
Gesamt	**2.625**		**Gesamt**	**1.962**

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

L_{DEN} dB(A)	Fläche in km²	Wohnungen
über 55 bis 65	0.4	1.061
über 65 bis 75	0.2	177
über 75	0	18
Gesamt	**0.6**	**1.256**

3.1.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Schienenverkehrslärm ausgesetzt sind

136 Personen sind ganztägig sehr hohen Belastungen (L_{DEN} > 70 dB(A)) ausgesetzt.
307 Personen sind nachts sehr hohen Belastungen (L_{Night} > 60 dB(A)) ausgesetzt.
408 Personen sind ganztägig hohen Belastungen (L_{DEN} > 65 dB(A)) ausgesetzt.
807 Personen sind nachts hohen Belastungen (L_{Night} > 55 dB(A)) ausgesetzt.

3.1.3 Angaben von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die vorrangigen Lärmbrennpunkte (L_{DEN} > 70 dB(A) bzw. (L_{Night} > 60 dB(A)) und
die nachgeordneten Lärmschwerpunkte (L_{DEN} > 65 dB(A) bzw. (L_{Night} > 55 dB(A))
wurden durch die Analyse der Lärmkarten, Konfliktkarten, Betroffenenstatistiken und mit Hilfe eines speziellen Lärmbewertungsmaßes (Noise Score) differenziert ausgewertet.

Folgende Bereiche wurden als **vorrangige Lärmbrennpunkte** ausgewiesen:

- DB-Strecke 4810 im Bereich Bahnhofweg
- DB-Strecke 4821 im Bereich Apfelallee

3.2 Bisher durchgeführte und laufende Maßnahmen

3.2.1 Bisher durchgeführte Programme und Maßnahmen zur Lärmminderung

- Passiver Schallschutz an der WEG-Bahn (Strohgäubahn)

3.3 Geplante Maßnahmen

Anmerkung:

Von der DB werden Schallschutzmaßnahmen i.d.R. nur im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms durchgeführt. In diesem Programm ist die DB-Strecke 4810 durch Korntal enthalten (Sanierungsabschnittsnummer 93), jedoch ist momentan weder bekannt, wann eine Sanierung in Korntal durchgeführt wird, noch welche Maßnahmen seitens der Bahn geplant sind.

Die Möglichkeiten der Stadt Korntal-Münchingen Lärmminderungsmaßnahmen an der Bahnstrecke durchzuführen sind sehr beschränkt, da die Stadt nicht über entsprechende Flächen und Finanzmittel verfügt.

3.3.1 Geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre

M6 Lärmschutzwände entlang der Bahnstrecken 4810 und 4821

Höhe: 3 m über Fahrbahnoberkante

- Bereich Bahnhofweg, zwischen Bahnhof und Überführung der L 1143
- Bereich Apfelallee, Häuser Apfelallee 1 bis 27
- Bereich Sonnenberg: am nördlichen Fahrbahnrand der Südstraße, beginnend im Westen bei Korntaler Landstraße 92 (Stuttgart) und endend im Osten am Galerie-Portal bei der Stettiner Straße 19

M7 Schallschutzprogramm Schiene (Passiver Schallschutz)

Für alle Aufenthalts- und Schlafräume in Wohngebäuden mit den höchsten Betroffenheiten im gesamten Stadtgebiet (L_{DEN} > 70 dB(A) bzw. L_{Night} > 60 dB(A)).

Anmerkung:
der Umfang der Maßnahme ist abhängig von der Realisierung aktiver Maßnahmen (M6).

3.3.2 Geplante Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre

In Korntal-Münchingen werden keine ruhigen Gebiete ausgewiesen und somit auch keine Maßnahmen zu deren Schutz geplant.

3.3.3 Gesamtkosten der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen (überschlägige Schätzung)

M6 Lärmschutzwände entlang der Bahnstrecken 4810 und 4821

ca. 670.000 € für die Lärmschutzwände im Bereich Bahnhofweg / Apfelallee

ca. 690.000 € für die Lärmschutzwand entlang der Südstraße.

M7 Schallschutzprogramm Schiene (Passiver Schallschutz)

Bei einer Förderquote von 75 % (wenn keine anderen Maßnahmen umgesetzt werden) und unter der Annahme, dass alle Zuschussberechtigten teilnehmen:

ca. 278.000 € für durch Schienenverkehrslärm Hochbelastete.

Anmerkung:
Die Kosten der Maßnahme sinken mit der Umsetzung anderer Maßnahmen (M3).

3.3.4 Datum der Verabschiedung des Aktionsplans

18.02.2015: Beschluss im Gemeinderat

3.3.5 Datum des geplanten Abschlusses der Maßnahmenumsetzung

Die Maßnahmen werden sukzessive umgesetzt.

3.3.6 Geschätzte Zahl der entlasteten Personen

M6 Lärmschutzwände entlang der Bahnstrecken 4810 und 4821

Lärmschutzwände im Bereich Bahnhofweg / Apfelallee:

- Die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{DEN} > 70 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 47 auf 89 (-35 %);
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{Night} > 60 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 73 auf 234 (-24 %);
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{DEN} > 65 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 104 auf 304 (-25 %);

- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{Night} > 55 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 163 auf 644 (-20 %).

Lärmschutzwand entlang der Südstraße:

- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{DEN} > 70 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 23 auf 113 (-17 %);
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{Night} > 60 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 23 auf 284 (-7 %);
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{DEN} > 65 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 24 auf 384 (-6 %);
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegeln von L_{Night} > 55 dB(A) belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 21 auf 785 (-3 %).

M7 Schallschutzprogramm Schiene (Passiver Schallschutz)

Jeder Einwohner, der am Schallschutzprogramm teilnimmt, kann beim Aufenthalt in seiner Wohnung bei geschlossenen Fenstern entlastet werden.

3.3.7 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Nach Angaben der DB soll der Schienenverkehrslärm bis 2020 im Vergleich zu 2000 halbiert werden*. Erreicht werden soll dieses Ziel mit einer Kombination aus unterschiedlichen Maßnahmen an den Fahrzeugen und am Fahrweg, z. B.

Leises Bremssystem
Die DB rüstet nach und nach alle verkehrenden Güterwagen auf leise Bremssysteme um. Durch die Umrüstung kann die Lärmbelastung nach Angaben der DB mittelfristig um bis zu 10 dB reduziert werden.

lärmabhängiges Trassenpreissystem (LaTPS)
Das lärmabhängige Trassenpreissystem sieht höhere Entgelte für Züge ohne Flüsterbremsen vor und einen Bonus für Güterwagen, die bereits auf lärmarme Bremstechnologie umgerüstet wurden. Damit wird ein Anreiz für alle am Schienengüterverkehr Beteiligten geschaffen, leise Güterwagen einzusetzen und die lauten Güterwagen entsprechend umzurüsten.

innovative Schallschutzmaßnahmen
Die DB erprobt momentan alternative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz wie z.B. niedrige Lärmschutzwände, Schienenstegdämpfer, Schienenabsorber, Schmiereinrichtungen, Schienenschleifen.

* Hinweis: die in der schalltechnischen Untersuchung zur Lärmaktionsplanung ermittelte Pegelminderung ist nicht direkt vergleichbar mit den Zielen der DB. Dort wird der Zustand 2015 mit der Prognose 2025 verglichen. Die zunehmende Zahl der Züge, die zu einer Erhöhung des Lärms führt, ist dabei einberechnet.

3.3.8 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs.5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

4 Ergänzende Angaben

4.1 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Öffentliche Anhörung

Zu Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung fand am 04.06.2014 eine Bürgerinformationsveranstaltung statt.

Die Entwürfe des Lärmaktionsplans lagen in der Zeit von 04.06.2014 bis 07.07.2014 und von 16.10.2015 bis 13.11.2015 durch Aushang im Technischen Rathaus Korntal und Rathaus Münchingen öffentlich aus. Außerdem war der Entwurf des Lärmaktionsplanes auf der Homepage der Stadt Korntal-Münchingen einzusehen unter www.korntal-muenchingen.de. Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans konnten in diesen Zeiträumen schriftlich abgegeben werden.

Die eingegangen Stellungnahmen sind in der Anlage 1 aufgeführt und wurden von der Stadtverwaltung und dem Planungsbüro ACCON abgewogen. Folgende Maßnahmenvorschläge wurden vorgebracht, die nicht als Maßnahmen in den LAP mit aufgenommen werden, da entweder die Auslösewerte nicht überschritten sind oder die zuständigen Stellen bereits die Maßnahme abgewiesen haben. Einige der Maßnahmenvorschläge werden außerhalb des LAP weiter verfolgt, siehe hierzu die Abwägungen der Stadtverwaltung in Anlage 1.

An Straßen:

- Einbau eines lärmoptimierten Asphaltes am Autobahnkreuz A 81 / B 10
- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h am Autobahnkreuz A 81 / B 10
- Zusätzliches Tempo 30 Schild (oder Bodenmarkierung) in der Stettiner Straße
- Geschwindigkeitsbeschränkung und Kontrollen in der Korntaler Straße
- Bessere Beschilderung der Anfahrt zum GE Kallenberg über Westumfahrung (Lkw-Suchverkehr)

An der Bahnlinie in Korntal:

- Nächtliches Tempolimit für laute Güterzüge und Gefahrguttransporte
- Weitere Lärmschutzwände zum Schutz der Anwohner in der Lembergstraße, auf Höhe Stettiner Straße, zwischen Südstraße und Weilimdorfer Straße
- Leisere Weiche für Gleis 3 in Fahrtrichtung West-Ost

An der Strohgäubahn:

- Installation einer Gleisschmieranlage (stationär oder mobil)
- Lärmschutzwand im Kurvenbereich zwischen Korntal Bahnhof und Gymnasium
- Geschwindigkeitsbeschränkung in den engen Kurven zwischen Korntal Bahnhof und Gymnasium

- Schleifen der Gleise
- Einbau lärmarmer Radsätze
- Einbau lärmarmer Weichen
- Neubeschaffung leiserer Triebwagen

4.2 Weitere Finanzielle Informationen

Fördermittel werden geprüft und beantragt.

4.3 Link zum Aktionsplan im Internet

www.korntal-muenchingen.de

Korntal-Münchingen, 18. Februar 2016

Dr. Joachim Wolf
B ü r g e r m e i s t e r

Anlage 1:
Zusammenfassung der Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 2:
Schalltechnisches Gutachten zur Lärmaktionsplanung

"Schalltechnische Untersuchung zur Lärmaktionsplanung gemäß § 47d BImSchG – Aktualisierung 2015", Untersuchungsbericht ACB-0615-6099/21 vom 30.06.2015, ACCON GmbH, Greifenberg

Anlage 3:
Ergänzung zum Schalltechnischen Gutachten

"Untersuchung einer Lärmschutzwand entlang der Südstraße gegen Schienenverkehrslärm", Stellungnahme 6099-35-B vom 09.02.2016, ACCON GmbH, Greifenberg