

Aus der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Technik und Umwelt am 2. Februar 2017

Lärmaktionsplan (LAP) - Sachstandsbericht

Im Frühjahr 2016 wurde der Lärmaktionsplan mit dem Auftrag an die Verwaltung verabschiedet, bestimmte Maßnahmenvorschläge hinsichtlich Zuständigkeit, Zeit- und Finanzierungsplanung für die nächsten fünf Jahre anzugehen. Die Umsetzung erfolgt vorbehaltlich der Bereitstellung der notwendigen Haushaltsmittel, positiver Prüfergebnisse und, sofern notwendig, der Zustimmung der übergeordneten Planungs- und Baulastträger sowie Verkehrsbehörden. Die meisten der im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen liegen in der Zuständigkeit der externen Baulastträger Regierungspräsidium, Landratsamt oder Deutsche Bahn. Daher kann die Stadt Korntal-Münchingen nur vermittelnd tätig werden oder in Vorleistung treten. Entsprechende Initiativen wurden bereits gestartet, werden wiederholt oder müssen noch neu initiiert werden. Der Hauptbrennpunkt bleibt die Ortslage von Korntal, da sich neben dem Straßenlärm auch der Schienenverkehr als besonders beeinträchtigend für die Bürgerinnen und Bürger zeigt. Gleichzeitig führen weitere, vom Bahngelände ausgehende lärmintensive Tätigkeiten zu Lärmbeschwerden. Der Schotterumschlag vom August 2016 ist nur ein Beispiel dafür. Die Stadt ist bemüht, im Rahmen ihrer baurechtlichen Möglichkeiten – zusammen mit dem zuständigen Landratsamt Ludwigsburg – gegen bahnfremde Tätigkeiten vorzugehen. Bezüglich des Straßenlärms sind im Lärmaktionsplan nach EU-Umgebungsrichtlinie maßgeblich nur Maßnahmen für Bereiche über den Auslösewerten vorzusehen. Weitere, im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgeschlagene Maßnahmen ohne nachgewiesene Überschreitung der Auslösewerte wie beispielsweise der Südstraße können nur außerhalb des Verfahrens und auf anderer Rechtsgrundlage weiter verfolgt werden. 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 lärmindernden Fahrbahnbelags ist in diesem Fall nicht zweckmäßig, da sich deren Wirksamkeit maßgeblich erst ab Geschwindigkeiten von 50 km/h entfaltet.

Bei den folgenden Straßenzügen werden bzw. wurden die zulässigen Fassadenpegel überschritten. Durch eine Tempobegrenzung auf 30 km/h kann bzw. konnte die Zahl der belasteten Einwohner zwischen 100 % und 25 % reduziert werden:

- **Markgröninger Straße, südlich Gotenstraße:** bereits umgesetzt, eine stationäre Überwachungsanlage wurde installiert
- **Stuttgarter Straße, zwischen Markgröninger und Königsberger Straße:** Eine Tempobegrenzung aus Lärmschutzgründen wurde von der Stadt als Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Stuttgart beantragt. Die Zahl der Betroffenen reicht jedoch nicht aus, um auf der gesamten Länge der Stuttgarter Straße eine Tempobegrenzung auszusprechen. Alternative Lösungsansätze werden zusammen mit dem Regierungspräsidium erarbeitet.
- **Bereich Zuffenhauser Straße östlich der Solitudeallee:**

Das zuständige Landratsamt Ludwigsburg wird Verkehrszählungen im Bereich zwischen Solitudeallee und Bahnunterführung im Osten veranlassen, um auf dieser Basis eine Lärmberechnung durchzuführen. Im Anschluss soll die Beantragung einer Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen erfolgen. Die Entlastung der belasteten Einwohner durch diese Maßnahme wäre zwischen 100 % und 60 % sehr wirksam.

Eine **Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h** in der Südstraße in den Bereichen zwischen Lembergstraße, Stettiner und Sonnenbergstraße wurde beim Landratsamt beantragt, das Ergebnis steht bislang noch aus.

Eine Realisierung von **lärmarmem Asphalt** erfolgt in den folgenden Straßen nur im Zuge von ohnehin anstehenden Belagsarbeiten, die in den nächsten fünf Jahren jedoch nicht in Aussicht stehen: Markgröninger Straße (südlich Gotenstraße), Stuttgarter Straße (zwischen Markgröninger Straße und Bahnübergang), Zuffenhauser Straße (östlich Solitudeallee; Baulastträger Land). Bei anstehenden Maßnahmen an übergeordneten Straßen wird seitens der Stadt die Verwendung der lärmarmen Deckschichten bei der jeweiligen Straßenbauverwaltung angeregt.

Durch eine regelmäßige und gezielte **Verkehrsüberwachung** können Geschwindigkeitsbeschränkungen besser durchgesetzt werden, wodurch Lärmspitzen vermindert werden könnten. Die Überwachung ist zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen unumgänglich.

Hinsichtlich des Schienenlärms weist der **Lärmaktionsplan** ausgehend von der Bahnstrecke Kornwestheim – Renningen und Stuttgart Zuffenhausen – Weil der Stadt für die Innerortslage von Korntal Überschreitungen der Lärmwerte auf. Von der Deutsche Bahn (DB) werden Schallschutzmaßnahmen i.d.R. nur im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms durchgeführt. Im bahninternen Ranking für Lärmsanierungsmaßnahmen stand der Streckenabschnitt Korntal mit der Sanierungsabschnittsnummer 93 derzeit bei einem perspektivischen Zeitraum von frühestens fünf Jahren, so die Stellungnahme der DB. Die Möglichkeiten der Stadt Korntal-Münchingen für Lärminderungsmaßnahmen entlang der Bahnstrecke beschränken sich auf das Angebot der Unterstützung bei der Planung und der Aufnahme von Gesprächen zur Lösungsfindung. Die Stadtverwaltung war daher mit den verschiedenen Ebenen der Bahnverwaltung in Kontakt und versuchte, auch über die Vertreter des Wahlkreises auf Landes- und Bundesebene und mit den Nachbarkommunen Verbesserungsmaßnahmen und Lärmschutzmaßnahmen zu bewirken. Im Dezember 2016 fand dann im Rathaus Korntal ein gemeinsames Gespräch zu Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke statt und somit Bewegung in die Lärmschutzmaßnahmen Schienenlärm. Der Bahnbevollmächtigte Sven Hantel und seine Projektleiterin Roswitha Weiler und MdB Steffen Bilger, konnten den Vertretern der Stadtverwaltung und der Fraktionen im Gemeinderat mitteilen, dass im März 2017 der 12 km lange Bahnabschnitt 93 „Korntal-Renningen“ in das bundesweite Sanierungsprogramm aufgenommen wird. Demzufolge könnte nach dem Zeitplan der Bahn 2017 die Planung der Lärmschutzwände abgeschlossen werden und mit ca. dreijähriger Vorlaufzeit für die Genehmigungsverfahren (Sperrpause, Gutachten, Grundstücksverkehr etc.) für Lärmschutzwände begonnen werden. Mit der Realisierung von Lärmschutzwänden wäre bei entsprechenden Planungsergebnissen ab 2021 zu rechnen. Lärmschutzwände im Bereich Bahnhofweg/Apfelallee (Kosten ca. 670.000 Euro netto) hätten insbesondere nachts für über 100 Einwohner eine entlastende Wirkung. Lärmschutzwände im Bereich der

Südstraße (Kosten ca. ca. 690.000 Euro netto) sind, topographisch bedingt, mit nachts max. 24 entlasteten Einwohnern eher nachrangig zu beurteilen.

Jeder Einwohner, der am **Schallschutzprogramm Straße bzw. Schiene (passiver Schallschutz)** teilnimmt, kann beim Aufenthalt in seiner Wohnung bei geschlossenen Fenstern entlastet werden. Fördervoraussetzung ist für alle Aufenthalts- und Schlafräume in Wohngebäuden die Überschreitung der Lärmwerte (LDEN > 70 dB(A) bzw. LNight > 60 dB(A)). Der notwendige Umfang der Maßnahmen ist abhängig von der Realisierung aktiver Maßnahmen (siehe oben) ist. Die Fördermittel werden durch das zuständige Regierungspräsidium gewährt.

Durch bahnspezifische Maßnahmen zur **Reduzierung des Schienenlärms** soll sich die Emission bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 mit einer Kombination aus unterschiedlichen Maßnahmen an den Fahrzeugen und am Bahnkörper halbieren. Erprobt werden momentan alternative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz wie z.B. niedrige Lärmschutzwände, Schienenstegdämpfer, Schienenabsorber, Schmiereinrichtungen, Schienenschleifen etc. Vorgesehen ist auch eine sukzessive Umrüstung aller Güterwagen auf leise Bremssysteme, wodurch die Lärmbelastung um bis zu 10 dB reduziert werden soll. 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.

Neubau einer Mensa am Schulzentrum Münchingen - Vergabe von Lieferungen und Leistungen

Der Gemeinderat hat in der Sitzung am 23.04.2015 den Baubeschluss für den Neubau einer Mensa am Schulzentrum Münchingen vorbehaltlich der Zustimmung zum Modernisierungskonzept der Flattichschule beschlossen. Im Zuge der Schulentwicklungsplanung hat der Gemeinderat am 11.08.2016 der Umsetzung des Baubeschlusses endgültig zugestimmt. Im ersten Ausschreibungspaket, welches vom Gemeinderat am 15.12.2016 beschlossen wurde, war auch das Gewerk Stark- und Schwachstromarbeiten enthalten. Nach einer Öffentlichen Ausschreibung war jedoch lediglich ein Angebot eingegangen, welches wegen eines Kalkulationsirrtums ausgeschlossen werden musste und somit nicht im ersten Vergabebeschluss enthalten war. Es wurde für dieses Gewerk ein erneutes Vergabeverfahren mit einer Beschränkten Ausschreibung durchgeführt. Mit dem jetzigen Vergabebeschluss sind bereits 54 Prozent der auszuschreibenden Leistungen aller Gewerke enthalten. Der vorgesehene Kostenrahmen in Höhe von 3.580.000 Euro wird derzeit eingehalten. Der Ausschuss für Technik und Umwelt beschloss, die Ausführung der Stark- und Schwachstromarbeiten zum Angebotspreis von 174.551,35 Euro (inkl. MwSt.) an die Firma Hofecker GmbH & Co. KG, 73497 Tannhausen, zu vergeben.