

Lärmaktionsplan

gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

vom 18. Februar 2016
aktualisiert am 24. Juli 2019

in Zusammenarbeit mit


ENVIRONMENTAL CONSULTANTS

ACCON GmbH

Gewerbering 5

86926 Greifenberg

1 Allgemeine Angaben

1.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupt-eisenbahnstrecken 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 B 10 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 stadt eigenen 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 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 stadt eigenen 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 Sachgebiet Umwelt-, Klima- und Naturschutz Rathaus Korntal Saalplatz 4 70825 Korntal-Münchingen www.korntal-muenchingen.de	Bearbeitung: Angelika Lugibihl Telefon 0711 8367-3440 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 sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Anwendungsbereich Nutzungsart	Lärmvorsorge 16. BImSchV ¹		Lärmsanierung VLärmSchR 97 ²		Verkehrsbeschränkungen Lärmschutz-Richtlinien-StV ³	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Wohngebiete	59	49	67 / 65 ⁵	57 / 55 ⁵	70	60
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	64	54	69 / 67 ⁵	59 / 57 ⁵	72 ⁴ 70	62 ⁴ 60
Gewerbegebiete	69	59	72	62	75	65

Angaben in dB(A)

¹ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist

² Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 - VLärmSchR 97), Bundesministerium für Verkehr, 30.06.1997 (VkBli. 1997 S. 434), zuletzt geändert am 04.08.2006 (VkBli. 2006 S. 665)

³ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn, 23.11.2007

⁴ Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg (Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung), Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Stuttgart, 29.10.2018

⁵ der höhere Wert gilt für Bundesfernstraßen, der niedrigere für Landesstraßen in Baden-Württemberg; gemäß Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Stuttgart, 29.10.2018

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

Priorität 1: $L_{DEN}^1 = 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night}^2 = 60 \text{ dB(A)}$

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

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 Zahl³ 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 km ²	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

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)

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.

2.1.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind

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

2.1.3 Angaben von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die vorrangigen Lärmbrennpunkte ($L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ bzw. ($L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$) und die nachgeordneten Lärmschwerpunkte ($L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ bzw. ($L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$) 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

	Maßnahme	Maßnahmenträger	Zeitraum Realisierung
1	Korntal-Münchingen ist Teil der Umweltzone Stuttgart		
2	Fahrradstreifen Solitudestraße	Stadt Korntal-Münchingen	
3	Radweg an der Markgröninger Straße	Stadt Korntal-Münchingen	
4	Kommunales Schallschutzprogramm	Stadt Korntal-Münchingen	bis 2004
5	Lkw-Durchfahrtsverbot nachts in der Schwieberdinger Straße in Kallenberg; wird mit Blitzer überwacht		
6	Lkw-Durchfahrtsverbot in Korntal in der Weilimdorfer Straße		
7	Lkw-Durchfahrtsverbot in Münchingen in der Stuttgarter Straße (westlich der Kornwestheimer Straße), Markgröninger Straße und Hauptstraße		

	Maßnahme	Maßnahmenträger	Zeitraum Realisierung
8	Lärmschutzwände an der B10		
9	Westumgehung Münchingen L1141	RP Stuttgart	2006
10	stationäre Geschwindigkeitsüberwachung in der Hauptstraße	Stadt Korntal-Münchingen	2012
11	Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h in der Stuttgarter Straße zwischen Hauptstraße und Kornwestheimer Straße	Stadt Korntal-Münchingen	2017
12	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Zuffenhauser Straße zwischen Grabenstraße und Solitudeallee	Landkreis Ludwigsburg	2018
13	Geschwindigkeitsreduzierung bzw. -vereinheitlichung auf 60 km/h in der Südstraße	Landkreis Ludwigsburg	2018
14	Mobilitäts- und Parkraumkonzept	Stadt Korntal-Münchingen	2018/2019

2.3 Geplante Maßnahmen

Zum methodischen Vorgehen der Maßnahmenplanung:

Im Lärmaktionsplan sind Maßnahmen für die über den Auslösewerten (entsprechend Ministerium für Verkehr, 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 lärmindernden 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	zwischenzeitlich umgesetzt Siehe 2.2.1 Zeile 10
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 ($L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$).	
Anmerkung: der notwendige Umfang der Maßnahme ist abhängig von der Realisierung aktiver Maßnahmen (M1 / M2)	
M4	zwischenzeitlich umgesetzt
Siehe 2.2.1 Zeile 13	
M5	Verkehrsüberwachung und Geschwindigkeitskontrollen in der Südstraße

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

<p>In Korntal-Münchingen werden keine ruhigen Gebiete ausgewiesen und somit auch keine Maßnahmen zu deren Schutz geplant.</p> <p>Nach Vorliegen eines Leitfadens zum Umgang mit dem Thema Ruhige Gebiete wird im Rahmen der nächsten Aktualisierung des Lärmaktionsplans das Thema erneut aufgegriffen.</p>

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 <u>alle</u> 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

16.02.2016: 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 zwischenzeitlich umgesetzt

Siehe 2.2.1 Zeile 10

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 ist bereits realisiert,
Radweg an der Markgröninger Straße ist 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

befindet sich aktuell im Genehmigungsverfahren.

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 km ²	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

1	Passiver Schallschutz an der WEG-Bahn (Strohgäubahn)		
2	Schienenkopfkonditionierungsanlage an der WEG im Bereich der Banater Straße	Landkreis Ludwigsburg	2017

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). Aktuell erfolgt die Planung durch die DB.

Die Möglichkeiten der Stadt Korntal-Münchingen Lärminderungsmaßnahmen 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

- Bereich Bahnhofweg, zwischen Bahnhof und Überführung der L 1143
- Bereich Apfelallee, Häuser Apfelallee 1 bis 27

Höhe: 3 m über Schienenoberkante

- Bereich Sonnenberg: am nördlichen Fahrbahnrand der Südstraße, beginnend im Westen bei Korntaler Landstraße 92 (Stuttgart) und endend im Osten am Galerie-Portal bei Stettiner Straße 19

Höhe: 3 m über Fahrbahnoberkante

M7 Schallschutzprogramm Schiene (Passiver Schallschutz)

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

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

16.02.2016: 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 $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$ belastet sind, reduziert sich gegenüber dem Bestand um 163 auf 644 (-20 %).

Lärmschutzwand entlang der Südstraße:

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

Der Entwurf des Lärmaktionsplans lag in der Zeit von 04.06.2014 bis 07.07.2014 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 diesem Zeitraum schriftlich abgegeben werden.

Die eingegangenen 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 Asphalttes 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 lärmarmen Radsätze
- Einbau lärmarmen 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,
erstellt am 18. Februar 2016
aktualisiert am xx. xxx 2019 [Datum des GR-Beschlusses später einfügen]

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: Überprüfung des Lärmaktionsplans vom 18. Februar 2016

"Lärmkartierung der LUBW, Datenabgabe vom Mai 2019 – Überprüfung des Lärmaktionsplans vom 18. Februar 2016", Stellungnahme Az. 8641-09-B vom 24.07.2019, ACCON GmbH, Greifenberg
