



Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt und Baurecht		
Datum	20.04.2011		
Geschäftszeichen	SUB II - Wil		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 17.05.2011	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 161/11

---

**Betreff:** Lärmaktionsplan der Stadt  
Kommunales Lärmschutzprogramm  
- Zustimmung

- Anlagen:**
- 1 Übersicht über die Lärmbrennpunkte in Ulm (Anlage 1)
  - 1 Maßnahmenkatalog kommunales Lärmschutzprogramm (Anlage 2)
  - 1 Übersicht über vorh. Lärmschutzeinrichtungen und die geplanten Lärmschutzmaßnahmen (Anlage 3)
  - 1 Schalltechnische Untersuchung, Fa. Accon, 15.04.2011 (Anlage 4)

**Antrag:**

1. Dem Lärmschutzprogramm mit einem Investitionsvolumen von 6.100.000 € - verteilt auf die kommenden 10 Jahre - wird zugestimmt.
2. Über die Bereitstellung der Finanzmittel wird im Rahmen der Aufstellung der jährlichen Haushaltspläne und der Fortschreibung der mittelfristigen Finanzplanung entschieden.

Jescheck

---

Genehmigt:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BD,II,BM,3,C,3,GÖ/DO,LE,LI,VG,VS/F	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

## Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

---

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

---

Auf Absatz 4 der Sachdarstellung (s Seite 9) wird verwiesen

### 1. Anlass, Beschlüsse

- a) Gemeinderat am 16.12.2008 - Aufstellung des Lärmaktionsplanes Ulm (s. Niederschrift § 116, GD-Nr. 455/08)
- b) Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt- Zwischenberichte zur Umsetzung der Maßnahmen am 17.11.2009 (Niederschrift § 407, GD-Nr. 471/09) und 26.10.2010 (Niederschrift § 315, GD-Nr. 392/10)
- c) Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt - Beratungen zum Haushalt 2011 am 01.12.2010 - Vorschlag der Verwaltung, für die gesamte Stadt einen Lärmschutzplan aufzustellen und dann die **Prioritätenliste über 10 Jahre** aufzustellen und die Finanzierung klären (s. Niederschrift § 373).

### 2. Ausgangslage

Der Lärmaktionsplan der Stadt Ulm ist ein Strategieplan. Es besteht keine rechtliche Verpflichtung zur Umsetzung der hierin enthaltenen Maßnahmen. Über die Durchführung und Finanzierung der Maßnahmen ist jeweils durch Einzelbeschlüsse zu entscheiden.

Fördermittel seitens des Bundes oder des Landes stehen für die durch Bundesrecht geregelte Lärmaktionsplanung derzeit nicht zur Verfügung.

Seit dem Beschluss zum Lärmaktionsplan konnten daher bislang nur die folgenden Maßnahmen umgesetzt werden:

- Versuchsstrecke Flüsterasphalt – Talstraße K 9912 bei Mähringen (Baubeginn geplant: Mai 2011)
- Durchfahrtsverbot für LKW über 3,5 t auf der B 10 zwischen A 7 und A 8
- Erstellung einer Planung für den verkehrstechnischen und städtebaulichen Umbau der Karlstraße

Die bereits im Lärmaktionsplan enthaltenen Lärmschutzwände entlang der B 10 konnten seinerzeit im Rahmen des Konjunkturprogramms II leider nicht finanziert werden (vgl. GD 392/10).

Um die Umsetzung der Maßnahmen zu forcieren und die Finanzierung für die kommenden Jahre zu ermöglichen, soll aufbauend auf dem Lärmaktionsplan ein **kommunales Lärmschutzprogramm** zur Bekämpfung der durch den Straßenverkehrslärm hervorgerufenen Beeinträchtigungen beschlossen werden.

Bei der Untersuchung der Störwirkungen im Rahmen des Lärmaktionsplans hatte sich gezeigt, dass die durch das Umweltministerium empfohlenen Auslösewerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts sehr hoch angesetzt waren. Gerade am Kurt-Schumacher-Ring beispielsweise war bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans festgestellt worden, dass es hier zwar auch sehr laut ist, die Auslösewerte an einigen neuralgischen Bereichen jedoch knapp unterschritten worden waren.

Daher empfiehlt die Verwaltung, für das kommunale Lärmschutzprogramm auf die Empfehlungen des Nachhaltigkeitsrates Baden-Württemberg zur Lärmbekämpfung zurück zu greifen und die Auslösewerte jeweils um 5 dB(A) auf

- **65 dB(A) tags** und
- **55 dB(A) nachts**

zu senken. Diese Werte liegen nochmals um 2 dB(A) unter den ebenfalls, durch Haushaltsbeschluss neu festgelegten Auslösewerten für die Lärmsanierung an bestehenden Bundesfern- und Landesstraßen, die sich in Baulast des Bundes bzw. des Landes befinden.

Durch die Absenkung um 5 dB(A) sind weitere, über den Lärmaktionsplan hinaus gehende, Konfliktbereiche identifiziert worden. Die sich hieraus ergebenden Maßnahmen sind in das nachfolgend beschriebene kommunale Lärmschutzprogramm mit aufgenommen worden.

Die regelungsseitige Einordnung der neuen Auslösewerte kann der nachfolgenden Tabelle 1 entnommen werden:

	Lärmaktionsplan Ulm	Lärmsanierung an Bundesfern- und Landesstraßen	<b>Komm. Lärmschutzprogramm Ulm</b>	16. BImSchV für „MI“	DIN 18005 für „MI“	16. BImSchV für „WA“	DIN 18005 für „WA“
tags	70	67	<b>65</b>	64	60	59	55
nachts	60	57	<b>55</b>	54	50	49	45

Tabelle 1: Auslöse-, Grenz- und Orientierungswerte verschiedener Programme und Vorschriften in dB(A)

### **Erläuterungen zu Tabelle 1:**

Bei den Werten der **DIN 18005** „Schallschutz im Städtebau“ handelt es sich um Orientierungswerte, die z.B. bei der Aufstellung von Bebauungsplänen zu berücksichtigen sind. Diese DIN wird daher insbesondere bei der Planung von Baugebieten bspw. neben einer bestehenden Straße oder einem Gewerbegebiet heran gezogen. Eine Überschreitung dieser Werte ist im Rahmen der bauleitplanerischen Abwägung in begründeten Fällen grundsätzlich um bis zu 5 dB(A) möglich. Ihr Anwendungsbereich trifft auf keine der geplanten Maßnahmen des kommunalen Lärmschutzprogramms zu.

Bei den Werten der **16. BImSchV** (Verkehrslärmschutzverordnung) handelt es sich um Grenzwerte. Auf die Einhaltung dieser Werte besteht jedoch nur ein Anspruch beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen oder Schienenwegen. Die 16. BImSchV ist daher z.B. zwingend anzuwenden bei Planung und Bau einer neuen Straße

neben einem bestehenden Baugebiet. Ihr Anwendungsbereich trifft auf keine der geplanten Maßnahmen des kommunalen Lärmschutzprogramms zu.

Auf die Einhaltung von so genannten Lärmsanierungs- oder Auslösewerten besteht dahingegen kein Anspruch. Daher handelt es sich bei dem vorgeschlagenen kommunalen Lärmschutzprogramm um eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Stadt Ulm. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Umsetzung der Maßnahmen.

Durch die nunmehr als Zielmarke neu definierten Lärmsanierungswerte des kommunalen Lärmschutzprogramms treten bei Maßnahmenrealisierung deutlich wahrnehmbare Verbesserungen ein. Diese können im Einzelnen dem Lärmgutachten (Anlage 5) bzw. in komprimierter Form auch Tabelle 3 entnommen werden.

Die Notwendigkeit der vorgeschlagenen Sanierungsmaßnahmen wird ebenfalls ersichtlich, wenn man den im kommunalen Lärmschutzprogramm zu Grunde gelegten Auslösewerten die oben aufgeführten, gesetzlichen Mindeststandards für Neubauplanungen gegenüberstellt. Die zulässige Lärmbeeinträchtigung würde hier nach der 16. BImSchV nochmals um 6 dB(A) niedriger liegen, im Vergleich zu der noch strengeren, jedoch nicht verbindlichen DIN 18005 gar um 10 dB(A), was einer Halbierung der wahrgenommenen Lautstärke entspräche. Die Erreichung dieser Standards wäre jedoch insbesondere aus Kostengründen aber auch auf Grund von i.d.R. entgegen stehenden bautechnischen oder städtebaulichen Belangen nicht möglich. Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz würde hier regelmäßig überschritten werden.

Aus diesem Grund handelt es sich vorliegend um Sanierungsmaßnahmen im Sinne des Gesundheitsschutzes für alle vom Straßenverkehrslärm sehr stark betroffenen Einwohner in Ulm.

### **3. Maßnahmenprogramm**

Aufbauend auf den Ende 2008 mit dem Lärmaktionsplan beschlossenen Maßnahmen und einer seinerzeit erfolgten ersten groben Kostenannahme (vgl. GD 392/10) ist das weiter konkretisierende kommunale Lärmschutzprogramm entwickelt worden.

Die Erstellung des kommunalen Lärmschutzprogramms basiert auf einer schalltechnischen Untersuchung des Büros Accon. Das ergänzende Gutachten baut auf den zum Lärmaktionsplan erstellten fachlichen Grundlagen auf und ist als Anlage 4 beigefügt. Die hierzu erstellten Pläne (40 Pläne DIN A 1) werden nach entsprechender Beschlussfassung über die Internetseite der Stadt Ulm veröffentlicht. Somit ist eine umfassende Information der Öffentlichkeit gewährleistet.

Durch die vorgeschlagene Absenkung der Auslösewerte um 5 dB(A) wird die Zahl der in Ulm durch Lärm betroffenen Menschen um mehr als das Dreifache ansteigen. Waren es im Lärmaktionsplan noch ca. 1.800 Personen, liegt die Betroffenenzahl jetzt bei 6.200.

Neben den bereits im Lärmaktionsplan identifizierten Lärmbrennpunkten

- Bismarkring/ Zinglerstraße/ Furttenbachstraße
- Zinglerstraße
- Karlstraße
- König-Wilhelm-Straße
- Am Bleicher Hag (Abschnitt zwischen Mähringer Weg und Lehrer-Tal-Weg)

lassen sich nunmehr drei weitere Lärmbrennpunkte identifizieren:

- Am Bleicher Hag
- Söflinger Straße
- Wagnerstraße

Die **Lärmbrennpunkte (s. Anlage 1)** wurden anhand des so genannten Noise Score gutachterlich ermittelt. Der Noise Score ist ein Lärmbewertungsmaß (ohne Einheit), das die Anzahl der betroffenen Einwohner einbezieht und der Höhe der Pegel ein besonderes Gewicht verleiht, indem hohe Lärmpegel überproportional bewertet werden (vgl. hierzu auch Anlage 5).

Bei den o.g. Lärmbrennpunkten können nur teilweise aktive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Für einen Großteil der hier betroffenen Menschen lässt sich eine Lärmreduzierung nur durch passiven Schallschutz in Form von Lärmschutzfenstern erreichen.

Aktive Maßnahmen kommen insbesondere am Bismarkring/ B 10 durch Schallschutzwände und an den weiterhin betroffenen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen durch eine Temporeduzierung oder den Einbau von lärmminderndem Asphalt in Frage. An der B 10 können hierdurch auch Grünanlagen (z.B. Ehinger Anlagen) geschützt werden. Dies ist hier von besonderer Bedeutung, da die angrenzenden Stadtquartiere dicht bebaut und von Lärm stark betroffenen sind (z.B. Wagnerstraße). Somit kann für bestehende und sehr wertvolle innerstädtische Freizeit- und Erholungsflächen eine ansprechende Aufenthaltsqualität wieder hergestellt werden.

Drüber hinaus gibt es bestehende aktive Lärmschutzeinrichtungen im Stadtgebiet (Kurt-Schumacher-Ring, Wiblingen B 30), die heute gewisse Schwachstellen erkennen lassen. Diese haben sich erst durch die vorgenommene Absenkung der Auslösewerte um 5 dB(A) identifizieren lassen. Auch hier können nachhaltige Verbesserungen im Gebietslärmenschutz erzielt werden. Anders als bei Temporeduzierungen, die auch durch Kontrollen nicht immer sichergestellt werden können und bei offenporigem Asphalt (OPA), der nur eine unverminderte Wirksamkeit von ca. sechs bis zehn Jahren aufweist, handelt es sich bei Lärmschutzwänden bzw. -wällen um sehr effektive und nachhaltig wirksame Maßnahmen, die aus städtebaulichen und funktionalen Gründen i.d.R. nur an anbaufreien Straßen vorgesehen werden können. Daher wird vorgeschlagen, auch den vorhandenen Lärmschutz am Kurt-Schumacher-Ring und an der B 30 entsprechend zu ertüchtigen.

Bei den innerstädtischen Lärmschutzwänden entlang der B 10, der Illerstraße und der nördlichen Ortseinfahrt in Wiblingen wird eine städtebaulich und gestalterisch ansprechende Ausführung der Lärmschutzanlagen erforderlich.

Das vorgeschlagene **Maßnahmenprogramm** kann der **Anlage 2** entnommen werden. Die einzelnen Maßnahmen sind in der **Anlage 3** räumlich verortet.

In der Tabelle (Anlage 2) sind die Betroffenenzahlen für den maßgeblichen Nachtzeitraum wieder gegeben. Dargestellt sind hierbei sowohl die Auslösewerte gem. Lärmaktionsplan (60 dB(A)) als auch die neuen Auslösewerte des kommunalen Lärmschutzprogramms. Für das geplante Lärmschutzfensterprogramm kann somit eine zeitliche Priorisierung erfolgen. Für die anderen Maßnahmen sind die Betroffenenzahlen > 55 dB(A), der erforderlich werdende Planungsaufwand (Zeitaspekt), die Ergebnisse der Lärmaktionsplanung sowie das ermittelte Kosten-Nutzen-Verhältnis in die Festlegung der zeitlichen Reihenfolge eingeflossen.

**Es erfolgt an dieser Stelle der deutliche Hinweis, dass es sich zum jetzigen Zeitpunkt um eine Vorplanung handelt. In der Ausführungsplanung können unter Umständen weitere Belange auftreten, die zu einer anderen Beurteilung/ Ausführung der jeweiligen Maßnahme oder zeitlichen Verschiebung führen können. Dies wäre ggf. in der jährlichen Berichterstattung darzulegen.**

#### **Erläuterungen zu den einzelnen Maßnahmen:**

##### **Maßnahme 1 – Lärmschutzfenster im gesamten Stadtgebiet:**

Bei dem geplanten Lärmschutzfensterprogramm handelt es sich um ein kommunales Förderprogramm. Förderfähig sind dem Grunde nach alle Fassadenteile von Wohngebäuden, an denen die Auslösewerte entweder für den Tag- oder den Nachtzeitraum überschritten werden. Die Konfliktkarten im Rahmen der gutachterlichen Untersuchung zeigen, dass die Auslösewerte größtenteils sowohl tags als auch nachts überschritten werden.

In einer ersten Phase sollen die am stärksten von Lärm betroffenen Gebäude gefördert werden. Ab 2014 sollen in einer 2. Stufe die Gebäude gefördert werden, bei denen die nunmehr eingeführten verringerten Auslösewerte überschritten werden. Die Förderung soll analog der Richtlinien der Deutschen Bahn im Rahmen des „Lärmsanierungsprogramms an Eisenbahnstrecken des Bundes“ durchgehend 75 % betragen. Bei einer durch das Büro Accon angenommenen Inanspruchnahme von 50 % würden Kosten von insgesamt 3,7 Mio. Euro entstehen. Da dies den finanziellen Rahmen sprengen würde, sollen zunächst 1 Mio. Euro in das Förderprogramm eingestellt werden. Eine größere Summe wäre auch verwaltungsseitig ohne zusätzliches Personal nicht zu bewältigen.

Die Förderung gilt auch für Abschnitte, auf denen Tempo 30 nachts eingeführt wird. Sie wird ausgesetzt für Straßenabschnitte, an denen in den nächsten fünf Jahren lärmindernder Asphalt eingebaut wird, da dieser im Vergleich zu Tempo 30 auch für den Tagzeitraum Wirkung zeigt und nochmals deutlich effektiver ist.

##### **Maßnahme 2 – Karlstraße**

Der Umbau der Karlstraße und der in diesem Zuge vorgesehene Einbau eines lärmindernden Asphalts (z.B. LOA 5D) ist abschnittsweise vorgesehen.

Der LOA 5D ist ein neuartiger Asphalt mit einer dichten Deckschicht mit konkaver Oberflächentextur, der auch auf der Versuchsstrecke bei Mähringen zur Anwendung kommt. Erstmals wurde der Asphalt im Jahr 2007 auf einer Hauptverkehrsstraße in Düsseldorf aufgebracht. Bundesweit gibt es daher noch keine Praxiserfahrung bezüglich seiner wirkungsseitigen Langlebigkeit. Die Fachwelt verspricht sich allerdings eine deutliche Verbesserung gegenüber den offenporigen Asphalten (OPA), die bislang zum Einsatz gekommen sind. Die Maßnahme weist bei einer schallmindernden Wirkung von ca. 4,5 dB(A) eine sehr gute Wirksamkeit auf.

Der Markt hält mittlerweile eine ganze Reihe von lärmindernden Asphaltdeckschichten bereit. Aussagen über deren Langlebigkeit sind derzeit aber noch schwer zu treffen, da es sich in der Mehrzahl um neue Technologien handelt. Um hier Erfahrungen sammeln zu können, wird derzeit auf der K 9912 sowie gemäß dieser Beschlussvorlage auf der Karlstraße und einem Abschnitt der Zinglerstraße eine neuartige lärmindernde Asphaltdeckschicht erprobt. Fallen die dort gesammelten Erfahrungen hinsichtlich

Verarbeitung, Dauerhaftigkeit und Lärminderung positiv aus, ist eine weitreichendere Verwendung im Stadtgebiet realisierbar.

Für einen ersten Abschnitt vom Ostplatz bis zur Friedenstraße haben die Ausführungsplanungen begonnen. Die Mehrkosten dieser Maßnahme werden über die Umbaumaßnahme Karlstraße im Haushalt angemeldet. Die Kosten sind hier daher nur nachrichtlich aufgeführt.

Für die Karlstraße (von der Neutorstraße bis Ostplatz) ist weiterhin Tempo 30 nachts vorgesehen. Die Wirkung dieser Maßnahme ist mit einer Pegelminderung von ca. 2,5 dB(A) deutlich wahrnehmbar.

Sobald der lärmindernde Asphalt eingebaut ist, ist aus gutachterlicher Sicht Tempo 30 nachts nicht mehr erforderlich. Vorliegend kann Tempo 30 – um eine durchgängige Regelung zu gewährleisten – erst dann wieder aufgehoben werden, wenn die komplette Karlstraße mit Flüsterasphalt umgebaut ist.

Da es sich bei der Karlstraße um eine Bundesstraße handelt, ist für die Umsetzung dieser Maßnahme noch die Zustimmung des Regierungspräsidiums Tübingen erforderlich.

### **Maßnahme 3 – König-Wilhelm-Straße**

Die König-Wilhelm-Straße ist im Jahr 2001 umgebaut worden. Daher kann hier in den nächsten zehn Jahren kein lärmindernder Asphalt vorgesehen werden.

Eingeführt werden kann die Maßnahme „Tempo 30 nachts“, die an die Geschwindigkeitsreduzierung in der Karlstraße anschließt. Die Wirkung dieser Maßnahme ist mit einer Pegelminderung von ca. 2,5 dB(A) deutlich wahrnehmbar.

Da es sich bei der König-Wilhelm-Straße um eine klassifizierte Straße handelt, ist für die Umsetzung dieser Maßnahme noch die Zustimmung des Regierungspräsidiums Tübingen erforderlich.

### **Maßnahme 4 – Zinglerstraße**

Der Straßenbelag auf der Zinglerstraße ist sehr alt. Ein Austausch des alten Belags zwischen Bismarkring und Zinglerbrücke gegen einen neuen lärmindernden Belag ist daher vertretbar. Die Gesamtkosten für den Einbau belaufen sich auf ca. 275.000 €. Die Wirkung dieser Maßnahme ist mit einer Pegelminderung von bis zu 4,5 dB(A) sehr gut.

Für die Zinglerstraße (von Bismarkring bis Zinglerbrücke) ist kurzfristig ebenfalls Tempo 30 nachts vorgesehen. Die Wirkung dieser Maßnahme ist mit einer Pegelminderung von ca. 2,5 dB(A) deutlich wahrnehmbar.

Für den Abschnitt Haßlerstraße bis Bismarkring war dies im Lärmaktionsplan ebenfalls geplant. Aus verkehrstechnischen und beschilderungstechnischen Gründen hinsichtlich des komplexen Knotenpunktes Bismarkring/ Zinglerstraße kann eine Geschwindigkeitsreduzierung in diesem Abschnitt nun doch nicht vorgesehen werden.

Sobald der lärmindernde Asphalt eingebaut ist, ist aus gutachterlicher Sicht Tempo 30 nachts nicht mehr erforderlich.

Da es sich bei der Zinglerstraße um eine Bundesstraße handelt, ist für die Umsetzung dieser Maßnahme noch die Zustimmung des Regierungspräsidiums Tübingen erforderlich.

### **Maßnahme 5 – Donaustetten**

Das geplante Lkw-Durchfahrtsverbot nachts auf der Illerkirchberger Straße/ L 240 ist bereits vor ca. 10 Jahren in Angriff genommen worden. Das geforderte Verbot ist bislang vom Regierungspräsidium Tübingen abgelehnt worden. Mittlerweile haben sich die Voraussetzungen für eine Zustimmung zu der Maßnahme geändert. Daher sind die Wirkungen des Lkw-Durchfahrtsverbots im Rahmen der Aufstellung des kommunalen Lärmschutzprogramms neu berechnet und eine entsprechende Umleitungsstrecke für die Lkw-Verkehre über das Industriegebiet Donautal festgelegt worden. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass durch diese Maßnahme eine Lärmreduzierung um bis zu 8 dB(A) erreicht werden kann. Die weiterhin geforderte Ausdehnung der bestehenden Tempo-40-Regelung auf die gesamte Ortsdurchfahrt ist hierbei als flankierende Maßnahme zu verstehen. Die Anordnung dieser Maßnahme ist zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ganztags vorgesehen.

Da es sich bei der Ortsdurchfahrt um eine Landesstraße handelt, ist für die Umsetzung beider Maßnahmen und die Umleitungsstrecke noch die Zustimmung des Regierungspräsidiums Tübingen erforderlich.

### **Maßnahme 6 – Illerstraße**

An der Illerstraße ist von der Ortseinfahrt bis zur Einmündung Haßlerstraße - vorbehaltlich planungsrechtlicher Zulässigkeit - die Errichtung einer Lärmschutzwand auf einem vorhandenen städtischen Grünstreifen vorgesehen.

### **Maßnahme 7 – B 10 Lärmschutzwände**

Die geplanten Lärmschutzwände entsprechen der Vorplanung im Rahmen der Lärmaktionsplanung. Insbesondere durch die Maßnahme 7.1 (Ehinger Anlage) aber auch die Maßnahmen 7.3 und 7.4 können – über den Gebietslärmschutz für die Anwohner hinaus – wertvolle Freiflächen der Glacis-Anlagen geschützt werden. Die geplante Lärmschutzwand 7.5 (nördliches Dichterviertel) ist derzeit zurückzustellen. Eine weiterführende Maßnahmenplanung ist hier erst bei Vorliegen konkreter Sanierungsziele im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung des Quartiers möglich.

### **Maßnahme 8 – Kurt-Schumacher-Ring – Lärmschutzwände**

Die hier vorgesehenen Lärmschutzwände sollen auf die bestehenden Lärmschutzwälle aufgesetzt und somit die Abschirmwirkung verbessert werden.

### **Maßnahme 9 – Wiblingen - Lärmschutzwände**

Die an der B 30 auf Höhe der Johannes-Palm-Straße vorgesehene Lärmschutzwand soll auf den bestehenden Lärmschutzwall aufgesetzt und somit die Abschirmwirkung verbessert werden. Die B 30 ist in diesem Abschnitt in Baulast des Bundes. Das Flurstück, auf dem sich der Lärmschutzwall befindet, ist im Eigentum der Stadt Ulm. Als nächster Schritt ist daher das Einvernehmen des Straßenbaulastträgers sowie planungsrechtliche Genehmigung einzuholen.

An der Ulmer Straße ist im Bereich des Ostermahdwegs die Errichtung einer Lärmschutzwand auf einem vorhandenen Grünstreifen möglich. Die Ulmer Straße ist als L 2021 in diesem Abschnitt in Baulast der Stadt Ulm. Der benötigte Grundstücksstreifen befindet sich im Eigentum des Landes. Hier sind noch eine nähere Abstimmung her zu stellen und ebenfalls planungsrechtliche Belange zu prüfen.

### **Maßnahme 10 – Lehr / B 10**

Die hier vorgesehene Lärmschutzwand soll auf den bestehenden Lärmschutzwall aufgesetzt und nach Norden um ca. 70 m verlängert werden, um damit die Abschirmwirkung zu verbessern. Der Schalleintrag über den auf Grund der nördlichen Feldwegbrücke bestehenden Einschnitt im vorhandenen Lärmschutzwall kann durch die Maßnahme für 1 Gebäude nicht verringert werden.

### **Die neuen Lärmbrennpunkte Wagner-, Söflinger Straße und Am Bleicher Hag**

Wie bereits dargelegt, sind durch die Absenkung der Auslösewerte drei weitere Lärmbrennpunkte identifiziert worden.

Für diese Brennpunkte kann als Maßnahme derzeit nur das – ohnehin anwendbare – Schallschutzfensterprogramm vorgesehen werden. Weiterhin wären grundsätzlich auf diesen innerstädtischen Straßen eine Geschwindigkeitsreduzierung nachts und lärmindernder Asphalt denkbar.

Die Wirkung und Einhaltung der Anordnung von Tempo 30 sollte jedoch zunächst auf den vorgesehenen und noch stärker belasteten Abschnitten beobachtet werden. Die Anordnung auf nicht klassifizierten Straßen, wie Wagner- und Söflinger Straße, könnte ggf. auch noch zukünftig beschlossen werden, da hierdurch nur geringe Kosten entstehen und keine Zustimmung des Regierungspräsidiums erforderlich ist. Hierzu sollte aber auch zunächst eine Sensibilisierung und entsprechende Akzeptanz in der Bevölkerung erreicht werden. Ähnlich wie bei der Einführung der ersten Tempo-30-Zonen in den der 80er Jahren wird dies auch hier eine gewisse Zeit brauchen. Am Bleicher Hag ist zudem auf Grund des überlagernden Bahnlärms eine Geschwindigkeitsreduzierung aus gutachterlicher Sicht nicht sinnvoll.

Auch bei lärminderndem Belag sollten zunächst durch die vorgesehenen Abschnitte Karlstraße und Zinglerstraße Erfahrungswerte hinsichtlich Wirksamkeit und Haltbarkeit des neuartigen Asphalts im innerstädtischen Kontext gesammelt werden. Zudem sind bei einem Belagsaustausch auch volkswirtschaftlich-monetäre Aspekte zu berücksichtigen, da hier ein noch intakter Straßenbelag heraus gerissen werden müsste.

## **4. Kosten und Finanzierung**

Für die beschriebenen Maßnahmen wurde aufgrund des derzeitigen Preisindex ein **Kostenrahmen in Höhe von 6,1 Mio. €** ermittelt. Im Hinblick auf die finanziellen Möglichkeiten der Stadt und den bereits beschlossenen Schwerpunktaufgaben schlägt die Verwaltung vor, das og. Programm in einem Zeitraum von 10 Jahren schrittweise und nach sachlichen Prioritäten umzusetzen.

Notwendig und vorgesehen ist, für das Lärmschutzprogramm die mittelfristige Finanzplanung fortzuschreiben. Bislang sind in der Finanzplanung ab 2012 Mittel für das Förderprogramm für Lärmschutzfenster mit einem Gesamtbetrag von 0,5 Mio. € veranschlagt. Nach dem aktuellen Stand ist die folgende Finanzplanung vorgesehen (Beträge in T€).

Maßnahme	Gesamt	2012	2013	2014	2015	2016 ff
Lärmschutzfenster-	1.000	100	150	250	150	350

Förderung						
Lärmschutzwände	4.790	400	400	420	400	3.170
Flüsterasphalt	285					285
Sonstiges	25	25				
<b>Bedarf-Finanzplanung</b>	<b>6.100</b>	<b>525</b>	<b>550</b>	<b>670</b>	<b>550</b>	<b>3.805</b>
Bisher veranschlagt	500	100	150	250	0	
<b>Änderung</b>	<b>5.600</b>	<b>425</b>	<b>400</b>	<b>420</b>	<b>550</b>	<b>3.805</b>

Hinweise:

In der Karlstraße soll ebenfalls ein Flüsterasphalt-Belag eingebaut werden (Kostenanteil: 350.000 €). Dies erfolgt im Rahmen des Gesamtprojektes Neuordnung Karlstraße.

Nach dem neuen Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vom 20.12.2010 (LGVFG) sind künftig ab dem 01.01.2014 auch Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen in der Baulast der Gemeinde dem Grunde nach förderfähig. Sobald die entsprechenden Ausführungsbestimmungen und Landesprogramme hierfür definiert sind, wird die Verwaltung die Finanzhilfen beim Land beantragen.

Über die Umsetzung des Lärmschutzprogrammes wird dem Fachbereichsausschuss künftig regelmäßig berichtet.

Nachdem beantragten Grundsatzbeschluss wird die Verwaltung die Richtlinien zur Förderung von Lärmschutzfenster vorbereiten und im Fachbereichsausschuss deren Genehmigung beantragen.