



Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt und Baurecht		
Datum	16.06.2008		
Geschäftszeichen	SUB II-Wil		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 23.09.2008	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 259/08

---

**Betreff:** Umgebungslärmrichtlinie - Aufstellung des Lärmaktionsplanes Ulm  
- Beschluss zur Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden

<b>Anlagen:</b>	1	Lärmaktionsplan der Stadt Ulm	(Anlage 1)
	1	Schalltechnische Untersuchung zur Lärmaktionsplanung	(Anlage 1.1)
	1	Übersichtsplan Lärmschutz B 10	(Anlage 2)
	1	Lärmkarte B 10 – Status Quo	(Anlage 3)
	1	Lärm-Differenzkarte B 10 (Verbesserungen durch Lärmschutz an der B 10)	(Anlage 4)

**Antrag:**

1. Den Entwurf des Lärmaktionsplans in der Fassung vom 27.08.2008 gemäß Ziffer 6 der Sachdarstellung öffentlich auszulegen.

Jescheck

Genehmigt:  
BM 3.C 3.OB.VGV/VP.ZS/F

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:  
Eingang OB/G \_\_\_\_\_  
Versand an GR \_\_\_\_\_  
Niederschrift § \_\_\_\_\_  
Anlage Nr. \_\_\_\_\_

## Sachdarstellung:

### 1 Stand der Lärmaktionsplanung

Die Umgebungslärmrichtlinie und deren Umsetzung in nationales Recht verpflichtet die Stadt Ulm, bis Ende 2012 einen Lärmaktionsplan aufzustellen (s. GD Nr. 156/06 und 339/06).

Für die Stadt Ulm wird die Aufstellung des Aktionsplanes vorgezogen und auf Grundlage der Lärmkartierung für den Straßenverkehr, den Straßenbahnverkehr und der unter das Immissionsschutzrecht fallenden Gewerbe- und Industrieanlagen bis Ende 2008 ein Lärmaktionsplan aufgestellt (GD NR. 161/07).

In der Sitzung des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt vom 27.05.2008 (GD NR. 189/08) wurden die Ergebnisse der Lärmkartierung vorgestellt und die grundsätzliche Vorgehensweise für die Aufstellung des Lärmaktionsplans beschlossen.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans in der Fassung vom 27.08.2008 ist als Anlage 1 beigelegt.

### 2 Lärmbrennpunkte in Ulm

Die Stadt Ulm hat in der Vergangenheit umfassende verkehrliche Maßnahmen durchgeführt, die auch zur Lärmreduzierung beigetragen haben:

- Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel
- Bau von Fuß- und Radwegen
- Flächenhafte Tempo-30-Gebiete
- Bündelung des Verkehrs auf Hauptstraßen sowie auf der West- und Nordtangente
- Bau von Schallschutzwänden

Trotz dieser Maßnahmen sind Menschen an den Lärmbrennpunkten unzumutbar von Verkehrslärm betroffen.

Die Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung sind bislang vom Gesetzgeber nicht bestimmt worden. Nach Empfehlung des Umweltministeriums Baden-Württemberg liegt der Auslösewert für die Festlegung von Maßnahmen in jenen Bereichen, in denen eine verkehrsbedingte Verlärmung in Siedlungsflächen mit Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern vorliegt, bei:

- 70 dB(A) bezogen auf den Lärmindex  $L_{DEN}$  (Tagwert)
- 60 dB(A) bezogen auf den Lärmindex  $L_{Night}$  (Nachtwert)

Für die Stadt Ulm bedeutet dies, dass

- etwa 1.800 Einwohner in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von  $L_{DEN} > 70$  dB(A) auftreten und
- etwa 1.900 Einwohner in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von  $L_{Night} > 60$  dB(A) auftreten.

Dies bedeutet, dass ca. 1.800 Einwohner in Wohnungen leben, in denen sowohl tags als auch nachts die Auslösewerte überschritten werden.

Lärmbrennpunkte, wo Schallschutzmaßnahmen mit Priorität ausgeführt werden sollten, sind in Ulm folgende Straßenabschnitte:

- B 10 Bismarckring/ Hindenburgring/ Furttenbachstraße
- Zinglerstraße

- Karlstraße
- König-Wilhelm-Straße
- Am Bleicher Haag (zwischen Mähringer Weg und Lehrer-Tal-Weg).

Darüber hinaus bestehen im Stadtgebiet weitere Straßenabschnitte, in denen die o.g. Auslösewerte überschritten werden.

### 3 Schalltechnische Untersuchung zur Lärmaktionsplanung mit Maßnahmenpaket (Anlage 1.1)

Die Fachgutachter schlagen folgendes Maßnahmenpaket vor:

M1	Betrieb eines Lärmüberwachungssystems
M2	B 10: Lärmschutzwände gemäß Rahmenplan
M3	Zinglerstraße: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts
M4	Karlstraße: Bündelung und Reduzierung von Fahrstreifen sowie Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts
M5	König-Wilhelm-Straße: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts
M6	Versuchsstrecke mit lärmminderndem Fahrbahnbelag
M7	Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans
M8	Machbarkeitsstudie Einhausung B 10
M9	Schallschutzförderprogramm (Schallschutzfenster, schallgedämmte Lüfter)

Quelle: Anlage 1.1, S. 22

#### Bewertung der Verwaltung

Besonders wirksam sind aus Sicht der Verwaltung bezogen auf die Lärmbrennpunkte der Bau aktiver Lärmschutzwände entlang der B 10 (M2) sowie die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern (M9) an allen belasteten Straßenabschnitten.

Der Gutachter hat für das Schallschutzförderprogramm jeden Fassadenabschnitt im Stadtgebiet, an dem die Auslösewerte (70/ 60 dB(A)) überschritten werden, ermittelt und in Karten dargestellt. Er schlägt eine gestaffelte Förderquote vor, die sich nach der Höhe der berechneten Beurteilungspegel bemisst. Förderfähig sind die Kosten für den Einbau von Schallschutzfenstern und schallgedämmten Lüftern in Aufenthaltsräumen.

Die Förderrichtlinien für das Schallschutzförderprogramm werden von der Verwaltung erstellt, sobald die Finanzmittel dafür im Haushalt zur Verfügung stehen.

Mit den beiden Maßnahmen M2 und M9 können die Lärmeinwirkungen - bei einer vollständigen Realisierung - wie folgt verringert werden:

M2 (Lärmschutzwände B 10):

- Deutliche Entlastung von ca. 250 Einwohnern und deren Aufenthaltsbereichen im Freien
- Deutliche Entlastung von ca. 3 ha öffentlichen Freiflächen in den Ehinger Anlagen, Dichterviertel und Blauinsel.

M9 (Schallschutzfenster):

- Deutliche Entlastung von ca. 1.900 Einwohnern tags oder nachts

Die Maßnahmen M4 (Neugestaltung Karlstraße), M6 (Versuchsstrecke lärmmindernder Fahrbahnbelag), M7 (Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan) und M8 (Machbarkeitsstudie Einhausung B 10) werden ebenfalls in den Lärmaktionsplan aufgenommen.

Die vorgeschlagenen Tempobegrenzungen nachts auf 30 km/h in der Zinglerstraße (M3), der Karlstraße (M4) und der König-Wilhelm-Straße (M5) wurden von der Verwaltung eingehend geprüft. Sie werden aus folgenden Gründen

nicht befürwortet:

- **Rechtliche Bedenken:**  
Einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen steht in der Regel deren besondere Verkehrsfunktion entgegen (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm – Lärmschutzrichtlinien-StV)). Zudem werden durch eine Bündelung des Verkehrs gleichzeitig Wohngebiete entlastet. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung könnte zu Verkehrsverlagerungen führen.
- **Durchsetzbarkeit:**  
In Wohngebieten haben Tempo-30-Zonen mittlerweile eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung erreicht. Tempo 30 führt hier zu einer wesentlichen Wohnumfeldverbesserung. Auf Hauptverkehrsstraßen jedoch würde aus der Sicht der Verkehrsplanung insbesondere nachts eine solche Anordnung ohne eine massive Überwachung nicht greifen. Die Akzeptanz der Höchstgeschwindigkeit wäre nicht gegeben. Die gutachterlich ermittelten Reduzierungen um ca. 3 dB(A) würden daher nicht eintreten
- **Überwachung:**  
Eine regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachung im Nachtzeitraum auf drei Abschnitten im innerörtlichen Bereich in beide Fahrtrichtungen würde Maßnahmen (Radarkontrollen durch fest installierte Messgeräte, Personalkosten) erfordern, die in keinem Verhältnis zu den theoretisch erreichbaren Geschwindigkeitsreduzierungen stehen würden.

Die Installation eines Lärmüberwachungssystems (M1) kostet nach Angaben der Gutachter 25.000 bis 30.000 €. Für den Betrieb und die externe Auswertung kommen jährlich 5.000 € hinzu. Die Verwaltung empfiehlt, auf ein flächenhaftes Monitoring wegen der Kosten und der knappen Personalressourcen zu verzichten. Sinnvoll ist es dagegen, gezielt an definierten Immissionsorten Lärmuntersuchungen im Einzelfall durchzuführen.

#### **4 Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes**

Unabhängig von der kommunalen Lärmaktionsplanung besteht seit dem Jahr 1999 das „Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes“. In Ulm ist der Abschnitt Neutorbrücke bis Örlinger Talweg in die Prioritätenliste aufgenommen worden. Die Öffentlichkeit ist in einer Informationsveranstaltung am 17.06.2008 von der Deutschen Bahn AG über die Ergebnisse eines hierzu erstellten schalltechnischen Gutachtens und die in diesem Abschnitt seitens der Bahn geplanten aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen informiert worden.

#### **5 Kosten und Finanzierung des Lärmaktionsplans**

Für die Vorbereitung des Lärmaktionsplanes fallen für die externen Gutachten Kosten in Höhe von 53.000 € an. Diese werden vom Land gemäß Zuwendungsbescheid des Umweltministeriums vom 21.12.2007 in voller Höhe gefördert.

In der folgenden Tabelle ist das Maßnahmenpaket mit den Prioritäten und ganz groben Kostenannahmen auf aktueller Basis zusammenfassend dargestellt.

Maßnahme		Kurzfristige Maßnahme	Mittelfristige Maßnahme	Langfristige Maßnahme	Kostenannahme
1	Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans	x			160.000 €
2	Flüsterasphalt (Versuchsstrecke Talstraße, K 9912 bei Mähringen)		x		200.000 €
3	Schallschutzfensterprogramm (Fördermittel)	x	x		300.000 €
4	Lärmbrennpunkt B 10				
4.1	Durchfahrtsverbot für LKW über 3,5 t zwischen A 7 und A 8	x			10.000 €
4.2	Umbau des Söflinger Kreisels				
	- Machbarkeitsstudie für die Verlängerung des Tunnels und Umgestaltung des Söflinger Kreisels		x		12 bis 14 Mio. € (GD 240/07)
	- Realisierung			x	
4.3	Lärmschutzwände entlang der B 10				
	- Neue Erschließung des Wohnquartiers „Blumenscheinweg/westl. Bleichstraße“ von der Blaubeurer Straße aus		x	x	550.000 € (GD 240/07)
	- Planung und Bau von Lärmschutzwänden entlang der B 10			x	2 bis 2,5 Mio. € (GD 240/07)
5	Lärmbrennpunkt Karlstraße				
	- Entwicklung von Alternativen für den verkehrstechnischen und städtebaulichen Umbau der Karlstraße (Vorplanung bereits beauftragt)	x			100.000 €
	- Umsetzung der Ergebnisse der in Planung befindlichen Maßnahmen zum Umbau der Karlstraße		x		2 Mio. €

Der Lärminderungsplan ist ein Strategieplan. Es besteht keine rechtliche Verpflichtung zur Umsetzung der o.g. Maßnahmen. Sie müssen aber künftig bei Planungen und Entscheidungen berücksichtigt werden. Die Aufstellung eines konkreten Maßnahmen- und Finanzierungsprogramms ist derzeit noch nicht möglich, da vom Land die Auslöskriterien für die Aktionsplanung sowie evtl. Förderprogramme von Land noch nicht festgelegt sind. Über die Durchführung und Finanzierung von Maßnahmen ist jeweils durch Einzelbeschlüsse zu entscheiden.

## 6 Weiteres Verfahren

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt zum Einen über eine einmonatige öffentliche Auslegung der Planunterlagen und zum Anderen über die Möglichkeit, die Unterlagen auf der Internetseite der Stadt Ulm abzurufen. Die Bürgerbeteiligung ist damit nicht abgeschlossen. Bei Vorliegen weiterer Untersuchungsergebnisse zu den verschiedenen Maßnahmenbausteinen (siehe oben) sind entsprechende Informationsveranstaltungen geplant.