

## 5. Lärm

### 5.1 Schlaglichter

#### Ein Deckel für die Autobahn

Seit den 80er Jahren ist das Thema Ausbau und Überdeckung der Autobahn 81 zwischen Sindelfingen und Böblingen ein Thema, ohne dass es bisher zu einer Einigung kam. Nach dem Start des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau der Autobahn im Jahr 2003 schlugen die Wellen hoch. Im ersten Verfahrensschritt wurde der Lärmschutz entlang der Autobahn nach den gesetzlichen Auflagen errechnet und ins Verfahren gebracht. Die dort geplanten Lärmschutzwände in Verbindung mit lärmarmem Asphalt ergaben rechnerisch eine deutliche Reduzierung des Lärms, der heute auf die Betroffenen einwirkt. In diesem Verfahrensschritt waren noch viele Wohngebäude in den Gebieten Viehweide und Goldberg, die passiven Lärmschutz d.h. Lärmschutzfenster, Belüftungseinrichtungen für Räume etc. hätten nachrüsten müssen, um die Lärmgrenzwerte zu unterschreiten. Verwaltung und Gemeinderat der Stadt Sindelfingen setzten sich gemeinsam mit der Bürgerinitiative „Leise A 81“ nachdrücklich für eine weitere Verbesserung des Lärmschutzes ein, die Umplanungen zur Folge hatte. Dadurch würden sich zwar die Lärmwerte für die Betroffenen verbessern, die Anwohner am Goldberg müssten jedoch hinter extrem hohen Lärmschutzwänden leben, die demnach z. T. direkt auf der südlichen Grundstücksgrenze in einer Höhe bis zu 8 m Höhe errichtet werden sollten.

Im Juni 2007 veranlasste die Stadt Sindelfingen am Goldberg die Errichtung eines Gerüsts auf Höhe des Übergangs zur S-Bahn, um die absolute Höhe der geplanten Lärmschutzwand zu demonstrieren. Auf Böblinger Seite wurde mittels Luftballons die Höhe der Lärmschutzwälle dargestellt.



Abb. 53: Schaugerüst zur Visualisierung der Höhe der geplanten Lärmschutzwände auf dem Goldberg

Die Resonanz auf diese Veranstaltung war sehr groß. Sie zeigte bei den Verantwortlichen Wirkung und eine neue Runde der Verhandlungen begann. Es ging darum, Verbesserungen im Lärmschutz auf Sindelfinger Seite für den Bereich Gold-

berg und auf Böblinger Seite für das Gebiet Unteres Lauch sowie auch für die Betroffenen der Viehweide zu bekommen. Die Städte waren nun in der Pflicht, Vorschläge zur Optimierung der Gesamtlärsituation der Autobahn in Kombination mit der auf Böblinger Markung verlaufenden Leibnizstraße vorzulegen. Der Lärmgutachter wurde beauftragt, tragfähige Lösungen einer Überdeckung inklusive eines Lärmschutzes für die Leibnizstraße zu erarbeiten. Dabei war der Ausgangspunkt immer eine Überdeckung über 1.500 m und eine Galerie von 1.500 m zum Schutz des Wohngebiets Viehweide. Ebenfalls wurden Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten der Deckeloberfläche betrachtet.

Nach Einrichtung einer Arbeitsgruppe mit allen Beteiligten von Bund, Land und Kommunen unter Leitung des Regierungspräsidenten, Herrn Schmalz, wurde die Thematik umfassend erörtert und verschiedene Varianten unter Lärmgesichtspunkten und finanziellen Aspekten untersucht. Die Auffassung von Seiten des Bundesverkehrsministeriums war, sich finanziell an keinen weiteren Lärmschutzmaßnahmen zu beteiligen, da nach dem Gesetz der geplante Lärmschutz ausreiche.

Die Stadt Sindelfingen drängte jedoch in weiteren Verhandlungen auf eine Verteilung der Lasten. So konnte die Landesregierung zu einer Kostenbeteiligung bewegt werden. Damit war der Weg frei für eine 850 m lange Überdeckung zwischen den dicht besiedelten Bereichen des Goldbergs und des „Unteren Lauch“ beidseits der Autobahn. Dieser Kompromiss beinhaltet die Beteiligung der Kommunen und des Landkreises in Höhe von je 5 Mio. € sowie des Landes in Höhe von 10 Mio. €.

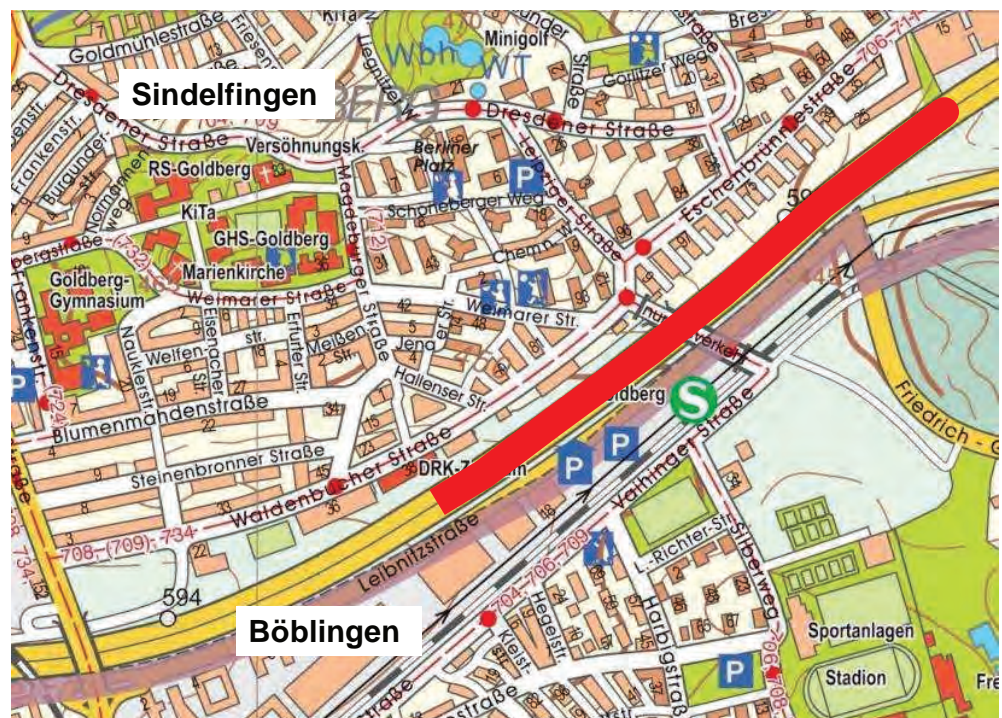


Abb. 54: Lage der 850 m Überdeckung (rot) zwischen Sindelfingen und Böblingen

In den weiteren Planungsprozess soll neben den beteiligten Kommunen und Behörden auch die Bürgerinitiative „Leise A 81“ intensiver eingebunden werden. Vordringlich ist jetzt eine zügige Durchführung des Planfeststellungsverfahrens, um den Ausbau der A 81, die in diesem Raum verkehrlich eine sehr problematische Strecke ist, voran zu bringen. Es gilt nun, gemeinsam dieses Projekt zu stemmen, um für den wirtschaftsstarke Raum Sindelfingen/Böblingen wieder gute Rahmenbedingungen zu schaffen.

## 5.2 Fakten und Ziele

### 5.2.1 Lärminderungsplanung

Im Jahr 2004 wurde vom Gemeinderat ein Lärminderungskonzept beraten und beschlossen, welches aus 25 Einzelmaßnahmen besteht. Die Umsetzung erfolgt schrittweise, vor allem in Verbindung mit sonstigen baulichen Maßnahmen.

Folgende Einzelmaßnahmen sind bereits umgesetzt bzw. werden aktuell planerisch bearbeitet:

- Darmsheim: Döffinger Straße  
Die Planungsgrundlagen zur Nordumfahrung sind geschaffen, das Land hat das Projekt in das Impulsprogramm Straßenbau aufgenommen. Die weiteren Planungen und Bauvorbereitungen laufen. Der Spatenstich zum Projekt wird voraussichtlich im Frühjahr 2010 erfolgen.
- Darmsheim: Widdumstraße / Dagersheimer- / Aidlinger Straße  
Die Aidlinger Straße ist für den LKW-Verkehr gesperrt.
- Maichingen: Darmsheimer- / Magstadter Straße  
Die B 464 ist im Bau und wird abschnittsweise in Betrieb genommen.
- Maichingen: Berliner- / Sindelfinger Straße  
Im Bereich der westlichen Berliner Str. wurde eine Temporeduzierung von 70 auf 50 km/h angeordnet. Das neue Wohngebiet „Siedlen“ wurde durch einen Lärmschutzwall entlang der Darmsheimer Straße geschützt.
- Maichingen: Laurentius- / Goethestraße  
Beide Straßen sind inzwischen Tempo-30-Zonen.
- Gebiet Viehweide und Mahdental- / Neckarstraße  
Dieses Wohngebiet soll durch Maßnahmen im Rahmen der Ausbaupläne der A 81 besser geschützt werden. Des Weiteren sind Maßnahmen zur Optimierung der Anbindung an die A 81 im Sindelfinger Osten geplant, die zu Verbesserungen der Lärmsituation führen werden.

### 5.2.2 Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie

Die EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ist im Jahr 2005 in nationales Recht (Novellierung des Bundesimmissionsschutzgesetzes) umgesetzt worden. Hieraus leiten sich die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen ab.

Im ersten Schritt bis 30.06.2007 waren zu kartieren:

- Ballungsräume > 250.000 Einwohner
- Hauptverkehrsstraßen > 6 Mio. Kfz/Jahr (16.400 Kfz/Tag)
- Haupt Eisenbahnverbindungen > 60.000 Züge (164 Züge/Tag)

Im zweiten Schritt bis 31.12.2012 sind zu kartieren:

- Ballungsräume > 100.000 Einwohner
- Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Kfz/Jahr (8.200 Kfz/Tag)
- Haupt Eisenbahnverbindungen > 30.000 Züge (82 Züge/Tag)



Die Kartierung weist 2 Lärmindizes aus:

- Der  $L_{DEN}$  umfasst die Zeiträume Tag (6:00 bis 18:00 Uhr), Abend (18:00 bis 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr), ist also ein 24-Stund-Durchschnittswert.
- Der  $L_{Night}$  umfasst nur den Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr), der aber aus Sicht der Gesundheitsvorsorge bedeutsam ist.

Der Lärmaktionsplan ist ein strategisches Planwerk, um Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung und zum Schutz ruhiger Gebiete zu formulieren. Konzentrieren kann man sich primär auf den vordringlichen und im bestehenden Zeitrahmen zu bewältigenden Handlungsbedarf. Da nicht alle Maßnahmen kurz- und mittelfristig umsetzbar sind, können auch langfristige Perspektiven dargestellt werden. Der Schwerpunkt soll nach der Handlungsempfehlung des Umweltministeriums insbesondere in Wohnbereichen liegen, die von einer Überschreitung der Indizes  $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$  betroffen sind.

Die Aufstellung eines Lärmaktionsplans für den ersten Schritt hat laut Gesetz bis zum 18.07.2008 (bzw. 18.07.2013 für den zweiten Schritt) zu erfolgen. Der Inhalt muss aus den folgenden Punkten bestehen:

- Bewertung der Lärmsituation
- Darstellung der vorhandenen und geplanten Lärminderungsmaßnahmen
- Maßnahmenkatalog (hierbei sollten Maßnahmen von hoher Effizienz und Akzeptanz im Vordergrund stehen)
- Aussagen zu Kosten und Nutzen
- Ziel soll auch sein, ruhige Gebiete gegen die Zunahme von Lärm zu schützen
- Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Der Ablauf des Verfahrens ist nicht eindeutig festgelegt, aber ein Rahmen ist gesetzt:

- Die Träger öffentlicher Belange sind frühzeitig einzubinden.
- Die Öffentlichkeit wird gehört, sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken.
- Die Ergebnisse sind zu berücksichtigen.
- Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten.
- Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen.
- Lärmaktionspläne werden bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten alle 5 Jahre überprüft und gegebenenfalls überarbeitet.

Problematisch ist die Tatsache, dass für die Aufstellung des Lärmaktionsplans die Kommunen zuständig sind, für die Umsetzung von Maßnahmen jedoch häufig andere Behörden. Hieraus ergibt sich bei der Erstellung des Maßnahmenkataloges die Notwendigkeit einer engen Kooperation mit den zuständigen Behörden. Ungeklärt ist, in welchem Umfang eine Maßnahme im Lärmaktionsplan die zuständige Behörde bindet, diese Maßnahme umzusetzen. Diese Frage ist noch nicht abschließend geklärt. Das heißt aber auch, dass Maßnahmen angemessen und erforderlich sein müssen, um das mit dem Lärmaktionsplan verfolgte Ziel zu erreichen sowie strikt am Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ausgerichtet sein müssen.

## 5.3 Informationen

### Lärm

Ulrike Egenolf  
Stadt Sindelfingen  
Amt für Stadtplanung und Umwelt  
Umwelt und Grünordnung  
Rathausplatz 1  
71063 Sindelfingen  
☎ 07031-94 760  
E-Mail: [ulrike.egenolf@sindelfingen.de](mailto:ulrike.egenolf@sindelfingen.de)

### Planfeststellungsverfahren

Gemäß entsprechender Fachgesetze sind für den Bau von Fernstraßen, Schienenstrecken, Luftverkehrseinrichtungen, Wasserstraßen, Einrichtungen zur Abfallentsorgung usw. zur Planung und Entscheidung über die Zulassung des jeweiligen Vorhabens Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Die federführende Behörde (z.B. das Regierungspräsidium) hat im Rahmen des Verfahrens die Bürgerschaft und die Träger öffentlicher Belange entsprechend den gesetzlichen Vorgaben am Planungsprozess zu beteiligen.

## 5.4 Literatur

Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Berlin 2005

Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Brüssel 2002