

Lärmaktionsplan: Wird der ÖPNV ausgebremst?

ÖPNV-Kongress des WBO
am 10. Mai 2023 in Sindelfingen



▶ **Lärmschutz – ein wichtiges Ziel**

- ✓ Lärm macht krank => Schutz der Bevölkerung ist wichtig!
- ✓ Straßenverkehr = Haupt-Lärmquelle

▶ **Attraktiver ÖPNV – ein Baustein für mehr Lärmschutz**

- ✓ Klima- und Lärmschutz:
MIV-Reduktion => ÖV-Anteil-Erhöhung
Senkung der Lärmemissionen durch alternative Antriebe
- ✓ ÖV-Attraktivierung:
hohe Taktdichte, kurze Reisezeiten, verlässliche Anschlüsse

▶ **Was passiert jedoch häufig in Lärmaktionsplänen?**

- ausschließlich Geschwindigkeitsbeschränkungen über längere Straßenabschnitte (auch kommunenübergreifend)
- ✓ De-Attraktivierung des ÖPNV durch Fahrzeitverlängerung
 - ✓ Fahrplan-Einhaltung? Anschluss-Sicherung? Zusatz-Busse!
 - **Ergebnis: weniger attraktives ÖPNV-Angebot bei höheren Kosten**

- ▶ Umsetzung der **Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG** in Verbindung mit **§ 47a Bundes-Immissionsschutzgesetz**
 - ✓ Erarbeitung von Lärmkartierungen
 - ✓ Aufstellung von Lärmaktionsplänen mit Zielen, Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung
 - ✓ Ermittlung der vom Lärm betroffenen Personen (Betroffenheitsanalyse)
 - ✓ Spätestens alle fünf Jahre: Überprüfung und ggf. Aktualisierung

- ▶ In der aktuell laufenden **dritten Stufe** werden
 - ✓ **weiterhin Straßen mit mehr als 8.200 Kfz pro Tag** bzw. 3 Millionen Kfz pro Jahr untersucht
 - ✓ **Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr**
 - ✓ **Veränderungen** bei der Zahl der betroffenen Personen und ggf. **neue Lärmquellen** überprüft
 - ✓ **Ergänzung um verkehrsreiche Kreis- und Gemeindestraßen** und lärmrelevante Straßen mit täglich **weniger als 8.200 Kfz/d**

▶ Kabinettsbeschluss vom 10.05.2022: Fünf Schwerpunktthemen der ÖPNV-Strategie 2030

- ✓ 1. Angebotsausbau und Mobilitätsgarantie
- ✓ 2. Mehr Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Anschlusssicherung
- ✓ 3. Beschleunigung durch Vorrang und bessere Infrastruktur
- ✓ 4. Einfache, verständliche und attraktive Tarife und Bezahlung
- ✓ 5. Positive ÖPNV-Kultur stärken

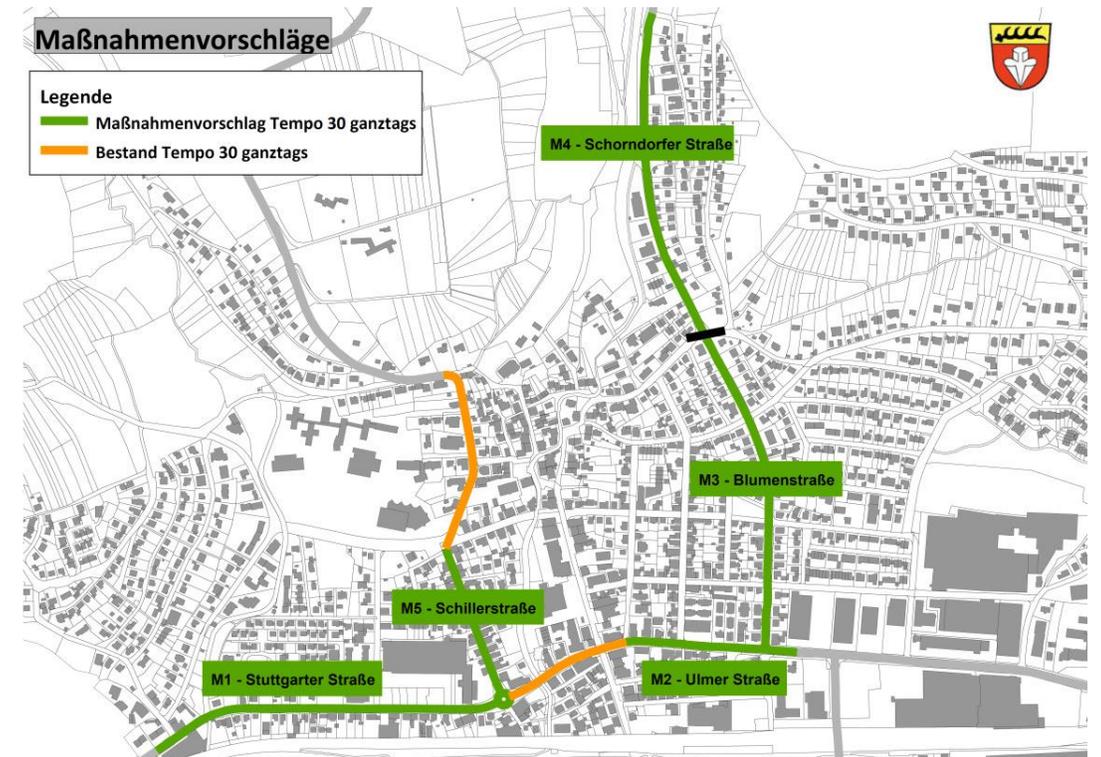
▶ Wie kann das mit der Lärmaktionsplanung zusammengehen?

- ✓ 2.: „Ein weiterer Schlüssel für einen attraktiven ÖPNV ist die **Zuverlässigkeit** des Gesamtsystems ÖPNV: Die Fahrgäste sollen sich darauf verlassen können, dass sie **pünktlich und wie geplant am Zielort ankommen** und auch **Umsteigeverbindungen sicher funktionieren**. (...)“
- ✓ 3.: „Die **Reisezeit ist ein entscheidender Faktor** bei der Wahl des jeweiligen Verkehrsmittels. Die **Verkürzung der Reisezeiten im ÖPNV ist daher ein weiteres Schwerpunktthema der ÖPNV-Strategie**. Von einem gut ausgebauten ÖPNV-Gesamtsystem profitieren alle Fahrgäste dann am meisten, wenn (...) **ein pünktliches Ankommen und Abfahren an den Haltestellen** gewährleistet ist. (...) Damit der ÖPNV künftig auch hier **schneller ans Ziel** kommt, braucht es zum Beispiel spezielle Ampelschaltungen, (...) aber auch eine Neuaufteilung des Straßenraums, um eigene Bus- oder Umweltpuren (...) zu ermöglichen.“

- ▶ „Relevante Gesichtspunkte sind u. a.: (...) **Auswirkungen auf den ÖPNV**, (...)“
- ▶ „Eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme wird (...) als **nicht ausschlaggebend** erachtet, wenn diese **nicht mehr als 30 Sekunden** beträgt.“
 - ✓ Frage der Methodik: Werden die Verlustzeiten des ÖPNV wie die Lärmwerte ebenfalls rechnerisch ermittelt oder ist eine Minderung statthaft?
 - ✓ Frage des Bezugs: Pro Maßnahme? Pro Kommune? Pro Buslinie (alle Verlustzeiten aller Lärmaktionspläne entlang einer Linie kumuliert)?
- ▶ „Als Ergebnis einer **Abwägung** sind auch **Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A)** zu akzeptieren. Stehen beispielsweise einer Geschwindigkeitsbeschränkung (...) auf 30 km/h **andere Belange (...) entgegen**, so ist als Ergebnis einer Abwägung **auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h trotz geringerer Lärminderung** möglich.“
 - ✓ Wieso wird von dieser Möglichkeit für den ÖPNV bereits vom Gutachter kaum Gebrauch gemacht?
 - ✓ Wieso werden Hinweise des ÖPNV von den Kommunen in der Abwägung regelmäßig zurückgewiesen?

Kooperationserlass – was machen Gutachter daraus

- ▶ Hauptlärmquellen (v. a. Umgehungsstraßen und Bahnstrecken) bleiben bei Maßnahmen außen vor
- ▶ Großteil der mit Maßnahmen belegten Straßen weist ein Verkehrsaufkommen < 8.200 Kfz/d auf
- ▶ Obwohl Maßnahmen ein zusammenhängendes Netz ergeben, werden diese gesplittet betrachtet
- ▶ Bereits umgesetzte Maßnahmen früherer Lärmaktionspläne mit ÖPNV-Relevanz werden bei der Verlustzeitermittlung nicht mehr betrachtet
- ▶ Keine Differenzierung von Strecken mit und ohne ÖPNV bei den Maßnahmenvorschlägen
- ▶ Rechnerische Fahrzeitverluste des ÖPNV werden argumentativ mit Verweis auf Pilotprojekte gemindert
- ▶ Aber: Als „weitere Maßnahmen“ bzw. „Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl“ wird stets die Förderung des ÖPNV durch „kommunale bzw. regionale Konzepte“ erwähnt



Quelle: Lärmaktionsplan der Gemeinde Reichenbach an der Fils

Kooperationserlass – hilft die Revision 2023 dem ÖPNV?



► **Umkehr der Nachweispflicht:** Kooperationserlass unterstellt bei Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 überschlägig eine Fahrzeitverlängerung des ÖPNV von „nur“ **20 Sekunden je 1.000 Meter**

- ✓ rein rechnerisch beträgt der Fahrzeitverlust **48 Sekunden**, also das 2,5-fache
- ✓ Aufgabenträger bzw. Busunternehmen muss höhere Werte konkret quantifizieren
- ✓ Gutachten der Stadt Ravensburg konnte Mehrbedarf von rd. 1 Minute nachweisen
- ✓ Abwägungsrelevanz fängt nach wie vor erst **bei 30 Sekunden** an, was faktisch zu einer **Nichtberücksichtigung der Belange des ÖPNV** führt

► „Soweit die Fahrzeit des ÖPNV zu stark eingeschränkt würde, sind Möglichkeiten zu prüfen, den ÖPNV von der Geschwindigkeitsbeschränkung auszunehmen.“

► flankierende Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV „sollten im Zuge der **kooperativen Maßnahmenplanung** in den Blick genommen werden“

- ✓ An wen richtet sich diese Formulierung? An die Kommune? An den Aufgabenträger?
- ✓ Wieso müssen diese Maßnahmen nicht verbindlich im Lärmaktionsplan definiert werden?



Ministerium für Verkehr • Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

An die
Kommunen des Landes Baden-Württemberg
Regierungspräsidien
- höhere Immissionsschutzbehörde
- höhere Straßenverkehrsbehörde

Stuttgart 08.02.2023
Name Christopher Stange
Durchwahl 0711 89686-4303
E-Mail christopher.stange@vm.bwl.de
Geschäftszeichen VM4-8826-27/10/2
(Bitte bei Antwort angeben)

Nachrichtlich:
Landratsämter
Landkreistag Baden-Württemberg
Städtetag Baden-Württemberg
Gemeindetag Baden-Württemberg
Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg, Abteilung 3

☛ Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg
Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung

Sehr geehrte Damen und Herren,

viele Städte und Gemeinden können inzwischen auf die Erfahrungen von zwei, teilweise drei Runden der Lärmaktionsplanung zurückblicken. Bis zum 18. Juli 2024 sind die Lärmaktionspläne der vierten Runde aufzustellen bzw. bestehende Lärmaktionspläne zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Die Lärmaktionsplanung der Städte und Gemeinden hat sich als wichtige Säule beim Schutz vor Verkehrslärm in Baden-Württemberg etabliert. Vielerorts ist es gelungen, durch die Umsetzung konkreter Maßnahmen die Lärmsituation zu verbessern. Berechnungen haben gezeigt, dass ohne die umgesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen, lärmmindern den Fahrbahnbeläge und Lärmschutzwände etwa ein Drittel mehr Menschen von gesundheitskritischen nächtlichen Lärmpegeln über 55 dB(A) betroffen wären.

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten nach der DSGVO finden sich auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr unter „Service“ / „Datenschutz“. Auf Wunsch werden diese Informationen in Papierform versandt.

Druckkosten: 8 • 70173 Stuttgart (VVS: Claudiusplatz) • Behindertengerechte Parkplätze vorhanden
Telefon +49 (711) 89686-0 • Telefax +49 (711) 89686-9020 • E-Mail poststelle@vm.bwl.de • E-Mail poststelle@vm.bwl.de
www.vm.baden-wuerttemberg.de • www.service-bw.de

VVS-Positionspapier zur Lärmaktionsplanung



- ▶ Widersprüchlichkeit der Zielsetzungen des Landes zum ÖPNV-Ausbau vs. aktueller Umsetzung der Lärmaktionsplanung hat den VVS veranlasst, ein **Positionspapier zur Lärmaktionsplanung** zu erarbeiten
- ▶ Abrufbar unter <https://download.vvs.de/VVS-Positionspapier-Laermaktionsplaene.pdf>
- ▶ Positionspapier greift u. a. folgende Themen auf
 - ✓ ÖPNV ist Teil der Lösung von Lärmproblemen, daher integrierte Betrachtungsweise nötig
 - ✓ Je mehr ÖPNV-Nutzer, desto weniger IV, desto weniger Lärm, v.a. bei Umstellung des Busantriebs
 - ✓ Lärmaktionsplanung, die nur auf massive Tempolimits über längere Strecken setzt, wirkt negativ auf ÖPNV
 - ✓ Lärmaktionsplanung darf nicht nur maßnahmenspezifisch erfolgen, sondern muss übergreifend bestehende Linien(korridore) betrachten (Gesamtfahrzeit, Anschlüsse, Produktionskosten)
 - ✓ Maßnahmenvorschläge sollten Ansätze zur Kompensation von Fahrzeitverlusten im ÖPNV enthalten



Positionspapier

Lärmaktionspläne im VVS: Wechselwirkungen mit dem öffentlichen Nahverkehr

In der Umsetzung gesetzlicher Vorgaben werden in der Region Stuttgart von immer mehr Kommunen Lärmaktionspläne (LAP) aufgestellt oder fortgeschrieben. Zumeist liegt dabei der Fokus auf der Lärmerzeugung durch den Straßenverkehr. Erfreulicherweise wird der VVS als Träger öffentlicher Belange an diesen Verfahren regelmäßig beteiligt. Da sich die Problemstellungen aus Sicht des VVS in den einzelnen Verfahren durchweg ähneln, haben wir uns entschlossen, die Wechselwirkungen zwischen den möglichen LAP-Maßnahmen und dem straßengebundenen öffentlichen Nahverkehr und mögliche Lösungsansätze in kompakter Form zusammenzustellen.

Lärmschutz – ein wichtiges Ziel

Eine hohe Lärmbelastung kann krank machen. Die Vorgaben des Gesetzgebers, die Bürger vor übermäßigen Lärmeinwirkungen zu schützen, sind deshalb berechtigt. Klar ist auch, dass in der weit überwiegenden Zahl der Fälle der Straßenverkehr die Hauptlärmquelle darstellt. Die Reduzierung der Lärmbelastungen entlang von stark befahrenen Straßen ist deshalb wichtig. Sie trägt auch dazu bei, das Wohnen in zentralen Bereichen und damit eine verkehrspolitisch angestrebte Nutzungsmischung weiterhin zu ermöglichen.

Attraktiver öffentlicher Nahverkehr – ein Baustein für mehr Lärmschutz

Zwecks Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aus Gründen des Klimaschutzes soll der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in den kommenden Jahren größere Verkehrsanteile im motorisierten Verkehr übernehmen. Da vermiedene MIV-Fahrten auch die Lärmbelastung senken, setzen auch Lärmaktionspläne in ihrem Maßnahmenportfolio regelmäßig auf einen verbesserten ÖPNV. Dabei hoffen die politischen Ebenen darauf, dass mehr und mehr Pkw-Fahrer freiwillig auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen, und erwarten von den Aufgabenträgern einen Ausbau dieser Verkehrsangebote. Auf fachlicher Ebene ist dabei unbestritten, dass vor allem hohe Taktlichkeiten, kurze Reisezeiten und verlässliche Transportketten zu einer Nutzung des ÖPNV motivieren können.



- ▶ **ÖPNV-Betroffenheit wahrnehmen**
- ▶ **Busse werden emissionsärmer und weniger laut**
- ▶ **Augenmaß bei Tempolimits** auf Straßen mit Linienbusverkehr
 - ✓ Keine Maßnahmen auf Straßen mit weniger als 8.200 Kfz/Tag
 - ✓ Straßenabschnitte und Zeitfenster so kurz wie möglich halten
 - ✓ Absenkung auf Tempo 40 statt Tempo 30
 - ✓ Wenn Tempo 30, dann ggf. nur nachts (höhere Fahrzeitreserven)
- ▶ **Behinderungsfreie Fahrt** zwischen den Haltestellen
 - ✓ Verzicht auf Fahrbahneinbauten (Inseln, Gehwegnasen, Aufpflasterungen)
 - ✓ ÖPNV-verträgliche Parkierung
 - ✓ Keine Rechts-vor-Links-Vorfahrtsregelung in Straßen mit Busverkehr
- ▶ **Bevorrechtigung und Beschleunigung** von Linienbussen
 - ✓ Entfall von Busbuchten zugunsten von Fahrbahnrandhaltestellen oder Buskaps
 - ✓ Kritische Prüfung der Knotenform „Kreisverkehr“
 - ✓ Busbevorrechtigung an Lichtsignalanlagen

Praxis-Beispiel Bottwartal: Fahrzeitvergleich



Linie 460 Beilstein -> Marbach montags bis freitags tagsüber	
Jahr	Fahrzeit in Minuten
bis 1996	40 bis 42
bis 2019	46
aktuell	47

Linie 460 Marbach -> Beilstein montags bis freitags tagsüber	
Jahr	Fahrzeit in Minuten
bis 1996	33 bis 37
bis 2019	40
aktuell	44

▶ Verlängerung der Fahrzeiten
in den letzten 25 Jahren

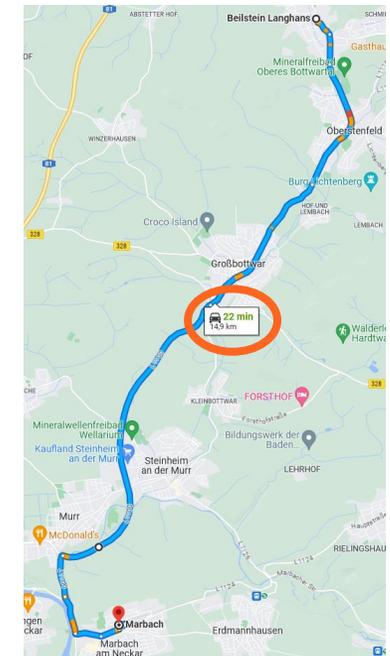
- ✓ in Fahrtrichtung Marbach **um 17,5%**
- ✓ in Fahrtrichtung Beilstein **um 33,3%**



▶ Fahrgastzahlen am stärksten
Querschnitt:

✓ **5.180 Fahrgäste pro Werktag**

▶ ...und der Individualverkehr
hat eine Umgehungsstraße
ohne jegliche Restriktionen:
Fahrzeit 22 Minuten



Praxis-Beispiel Neckartal: Wie geht ein Buskonzept baden



▶ Buskonzept „Neckartal“ im Landkreis Ludwigsburg

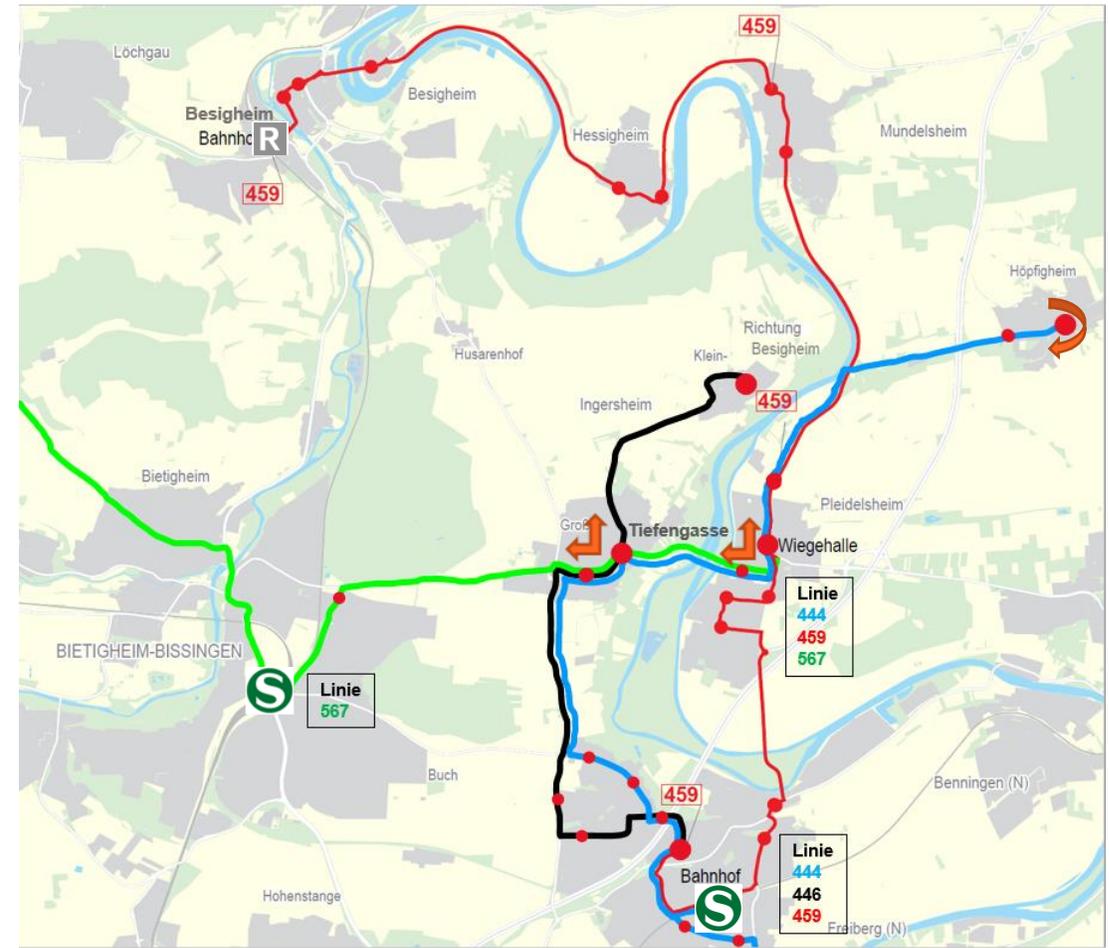
- ✓ 4 Buslinien (Linien 444, 446, 459 und 567)
- ✓ erschließt rd. 36.000 Einwohner
- ✓ Verknüpfung mit S- und R-Bahn in Freiberg, Bietigheim-Bissingen und Besigheim

▶ zusätzliche Bus-Bus-Systemanschlüsse

- ✓ Bietigheim <-> Kleiningersheim (Linie 567 <-> 446)
- ✓ Bietigheim <-> Hessigheim (Linie 567 <-> 459)

▶ betriebliche Restriktionen

- ✓ Bahnanschluss der Linie 459 an beiden Linienenden (Freiberg und Besigheim)
- ✓ Nullwende in Höpfigheim (Linie 444)



Aktuelle Presseberichterstattung: Hat die Kommunalpolitik die Ziele der ÖPNV-Strategie 2030 im Blick?



Fördert neue Ortsdurchfahrt Schleichverkehre?

Gemeinderat fasst Baubeschluss für Sanierung eines Teils der Stuttgarter Straße, will aber über die Bushaltestellen nochmals beraten

KORNTAL-MÜNCHINGEN

VON JULIA SCHWEIZER

Seit Jahren wird die Neugestaltung der Münchinger Ortsdurchfahrt diskutiert – und nun drängt die Zeit. Denn der ebenso lang ersehnte Vollsortimenter an der Ecke Kronenstraße wächst derzeit stetig in die Höhe, und wenn er fertig ist, soll das auch für die Stuttgarter Straße davor gelten und mehr Aufenthaltsqualität herrschen. „Das wird eine enge Kiste“, so nun Bauamtsleiter Alexander Bagnewski im Gemeinderat, der die aus einer Bürgerbeteiligung 2021 entwickelte Planung endgültig absegnen und den Baubeschluss für den ersten von drei Abschnitten fassen sollte.

Doch die Zeit drängt auch beim Thema Verkehr – und wäh-

rend es am Donnerstag viel Lob für die vor Längerem vorgestellte Gesamtkonzeption mit Pflasterungen der Kreuzungen, Wasserspielen (am Wette- und Stiegelplatz) sowie zusätzlichen Bäumen gab, galt das vor allem nicht für die Versetzungen der Bushaltestellen um je ein paar Meter, die auch wegen der gesetzlichen Barrierefreiheit nötig sind. Das passt jenen Anwohnern nicht, in deren Nähe der dann nur noch eine Stopp „Ziegeleistraße“ verlegt wird, ebenso manchen Stadträten. **Denn geplant ist anstelle der heutigen, schwer ansteuerbaren Bucht ein „Buskap“, der Bus hält auf der Straße – und den übrigen Verkehr hinter sich auf.** Die CDU fürchtet deshalb künftig Schleichverkehre, um die Ortsdurchfahrt zu meiden.

Auch die neue Position des Stopps in Gegenrichtung fand Kritik. Es sei keine gute Idee, die Busse direkt vor dem Edeka halten zu lassen, wo eh viel Betrieb sei, hieß es. **In der Vorberatung war zudem bekanntgeworden, dass der Verkehrsverbund VVS mit Tempo 30 (und 20 zwischen Wette- und Stiegelplatz) unzufrieden ist, dadurch könne man nicht mehr garantieren, die Anschlüsse zu erreichen.**

Bürgermeister Joachim Wolf sah darin aber keine Probleme und zog einen Vergleich zur Solitudeallee in Weilimdorf. Der Zeitverlust sei gering, sagte er, und dafür bekäme man mehr Sicherheit durch geringere Geschwindigkeiten. Als Kompromiss bot er aber an, dass das Gremium über die Haltestellen nochmals berate.

Der nach einer Sitzungsunterbrechung gefasste Baubeschluss fiel dann auch einstimmig. Die Vergabe der geschätzt 2,1 Millionen Euro teuren Arbeiten soll im Oktober erfolgen, Baustart könnte wie üblich vier bis sechs Wochen später sein. Fertigstellung des Bereichs vor dem Vollsortimenter ist mit diesem für April geplant. Danach geht es an die Kreuzung mit der Ziegeleistraße und den Teil bis zur Danziger Straße. Die Bauabschnitte links und rechts davon folgen später.

INFO: Anlässlich des Tags der Städtebauförderung führen Stadt und Bauherr nächsten Mittwoch, 16 und 17 Uhr, über die Baustelle des Vollsortimenters. Anmeldung nötig per Mail an saskia.wilke@korntal-muenchingen.de oder (0711) 8367-3433.



Wenn der Vollsortimenter fertig ist, soll die Stuttgarter Straße etwas verengt und mehr Platz für Fußgänger und Radler sein. Foto: Wolschendorf

Quelle: Ludwigsburger Kreiszeitung vom 06.05.2023

Konsequenzen für eine ÖPNV-freundliche Lärmaktionsplanung



- ▶ **ÖPNV als Lösung des Lärmproblems wahrnehmen**
- ▶ **Schärfung des Kooperationserlasses bezüglich des Umgangs mit Auswirkungen auf den ÖPNV**
 - ✓ Keine Maßnahmen auf Straßen mit weniger als 8.200 Kfz/Tag, sofern diese vom ÖPNV befahren werden
 - ✓ Keine Betrachtung von Einzelmaßnahmen, sondern stets der Gesamtlinie bzw. Gesamtlinienkorridore
 - ✓ Festlegung einer eindeutigen Methodik zur Ermittlung der Verlustzeiten des ÖPNV ohne jegliche Minderung
 - ✓ Zwingende Abwägung der ÖPNV-Betroffenheit ab der ersten Sekunde Fahrzeitverlust für den Busverkehr
 - ✓ Lärmaktionsplan darf nicht kommunales Instrument zur bedingungslosen Einführung von Tempo 30 werden
- ▶ **Klare Vorgaben für Gutachter für den Umgang mit dem ÖPNV in der Lärmaktionsplanung**
 - ✓ Stärkung des ÖPNV als Leitmotiv (und nicht nur als „weitere Maßnahme“) der Lärmaktionsplanung verankern
 - ✓ Festlegung verbindlicher Kompensationsmaßnahmen für die Fahrzeitverluste des ÖPNV im Lärmaktionsplan
 - ✓ Ehrliche Kosten-Nutzen-Ermittlung: zwingende Berücksichtigung von Zusatzkosten im ÖPNV in der Abwägung
- ▶ **ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Landkreise muss Lärmaktionsplanung auf kommunaler Ebene stärker beeinflussen können, da ÖPNV elementarer Baustein der Lärminderung ist**

Vielen Dank!

Jochen Biesinger

Planung, Teamleiter Vergabeverfahren Busverkehr

jochen.biesinger@vvs.de

