

Bremsen die Lärmaktionspläne den Busverkehr aus?

12. Stuttgarter ÖPNV-Forum
am 1. Juni 2022



- ▶ 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 all fünf Jahre: Überprüfung und ggf. Aktualisierung
- ▶ In der **ersten Stufe** wurden betrachtet
 - ✓ **Ballungsräume** mit mehr als **250.000 Einwohnern**
 - ✓ **Hauptverkehrsstraßen** mit mehr als **6 Millionen Kfz pro Jahr (16.400 Kfz/d)**
 - ✓ **Haupteisenbahnstrecken** mit mehr als **60.000 Zügen pro Jahr**
 - ✓ **Großflughäfen** mit mehr als **50.000 Bewegungen pro Jahr**
- ▶ In der **zweiten Stufe** wurden betrachtet
 - ✓ **Ballungsräume** mit mehr als **100.000 Einwohnern**
 - ✓ **Hauptverkehrsstraßen** mit mehr als **3 Millionen Kfz pro Jahr (8.200 Kfz/d)**
 - ✓ **Haupteisenbahnstrecken** mit mehr als **30.000 Zügen pro Jahr**
- ▶ In der aktuell laufenden **dritten Stufe** werden
 - ✓ **weiterhin Straßen mit mehr als 8.200 Kfz pro Tag** bzw. 3 Millionen Kfz pro Jahr untersucht
 - ✓ **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**

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



▶ 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 eine hohe Taktdichte **und 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, die Busse und Bahnen schneller ab- oder durchfahren lassen, aber auch eine Neuaufteilung des Straßenraums, um eigene Bus- oder Umweltpuren sowie Straßenbahntrassen zu ermöglichen.“

Kooperationserlass – mehr Fragen als Antworten



- ▶ „Relevante Gesichtspunkte sind u. a.: (...) die Belange des fließenden Verkehrs, **Auswirkungen auf den ÖPNV, (...)**“
- ▶ „Eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme wird in der Regel 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 kaum Gebrauch gemacht?



Ministerium für Verkehr
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

An die
Kommunen des Landes Baden-Württemberg

Regierungspräsidien
- höhere Immissionsschutzbehörde
- höhere Straßenverkehrsbehörde

Stuttgart 29. Oktober 2018
Name Christopher Stange
Durchwahl 0711 231-5672
E-Mail christopher.stange@vm.bwl.de
Aktenzeichen 4-8826.15/75
(Bitte bei Antwort angeben!)

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

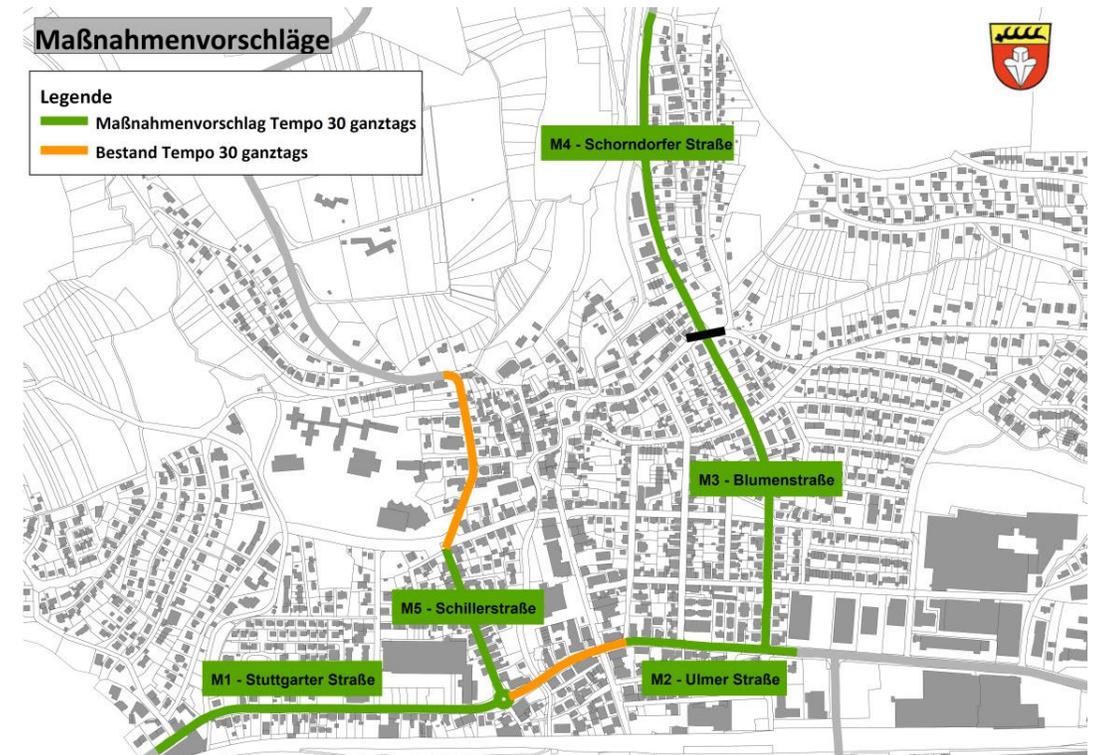
Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg
(Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung)

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG hat die Europäische Union einen wichtigen Schritt hin zu einer umfassenden Regelung der Geräuschimmissionen in der Umwelt getan. Die Umgebungslärmrichtlinie befasst sich mit den Geräuschen des Straßen-, Schienen- und Flugverkehrs, in Ballungsräumen auch der darin liegenden Industriegelände. Die wesentlichen Ziele sind dabei die Erfassung der Lärmbelastung in strategischen Karten, die Bewertung der Lärmsituation und die Planung von Minderungsmaßnahmen sowie die Vorsorge gegen eine Zunahme des Lärms in Lärmaktionsplänen unter Mitwirkung der Öffentlichkeit.

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

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
- ▶ Gemeinschaftswerk der Teams Angebotsplanung und Vergabeverfahren der Abteilung Planung
- ▶ 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 maßnahmenpezifisch 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.



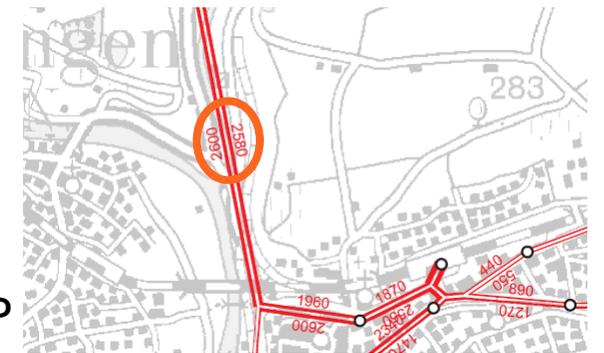
- ▶ **ÖPNV-Betroffenheit wahrnehmen**
- ▶ **Busse werden emissionsärmer und weniger laut**
- ▶ **Augenmaß bei Tempolimits auf Straßen mit Linienbusverkehr**
 - ✓ Keine Maßnahmen auf Straßen mit weniger als 8.200 Kfz/Tag
 - ✓ Straßenabschnitte und Zeitfenster so kurz wie möglich halten
 - ✓ Absenkung 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
künftig	???

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

- ▶ Verlängerung der Fahrzeiten in den letzten 25 Jahren
 - ✓ in Fahrtrichtung Marbach **um 17,5%**
 - ✓ In Fahrtrichtung Beilstein **um 33,3%**
- ▶ trotz Umsetzung folgender Maßnahmen
 - ✓ Brechung Buslinie Marbach – Heilbronn in Beilstein in zwei Abschnitte
 - ✓ Vereinfachung des Ticketverkaufs im Fahrzeug (weniger Tarife)
 - ✓ Busbevorrechtigung an ausgewählten Lichtsignalanlagen
 - ✓ Umstellung der Fahrzeugflotte auf Niederflurbusse
- ▶ aktuelle Fahrgastzahlen am stärksten Querschnitt (vor Corona):
 - ✓ **5.180 Fahrgäste pro Werktag**
- ▶ ...und der IV hat eine Umgehungsstraße ohne jegliche Restriktionen aus dem LAP



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 regelmäßig vom ÖPNV befahren werden
 - ✓ Keine Betrachtung von Einzelmaßnahmen, sondern stets der Gesamtlinie bzw. Gesamtlinienkorridore
 - ✓ Festlegung einer eindeutigen Methodik zur Ermittlung der Verlustzeiten des ÖPNV
- ▶ **Klare Vorgaben für Gutachter für den Umgang mit dem ÖPNV in der Lärmaktionsplanung**
 - ✓ Stärkung des ÖPNV als Leitmotiv (und nicht nur als unbestimmte „weitere Maßnahme“) der Lärmaktionsplanung verankern
 - ✓ Definition und Umsetzung verbindlicher Kompensationsmaßnahmen für die Fahrzeitverluste des ÖPNV im Lärmaktionsplan



Vielen Dank!

Jochen Biesinger

Planung, Teamleiter Vergabeverfahren

jochen.biesinger@vvs.de

