

Landesamt für Umwelt,
Landwirtschaft und
Geologie



Erfahrungen aus der Planungspraxis – Lärmaktionsplanung als Prozess Auftaktveranstaltung zur Lärmaktionsplanung 2023 in Sachsen

05.04.2023

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Dipl.-Ing. Hannes Lemke

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität – Umwelt – Verkehr



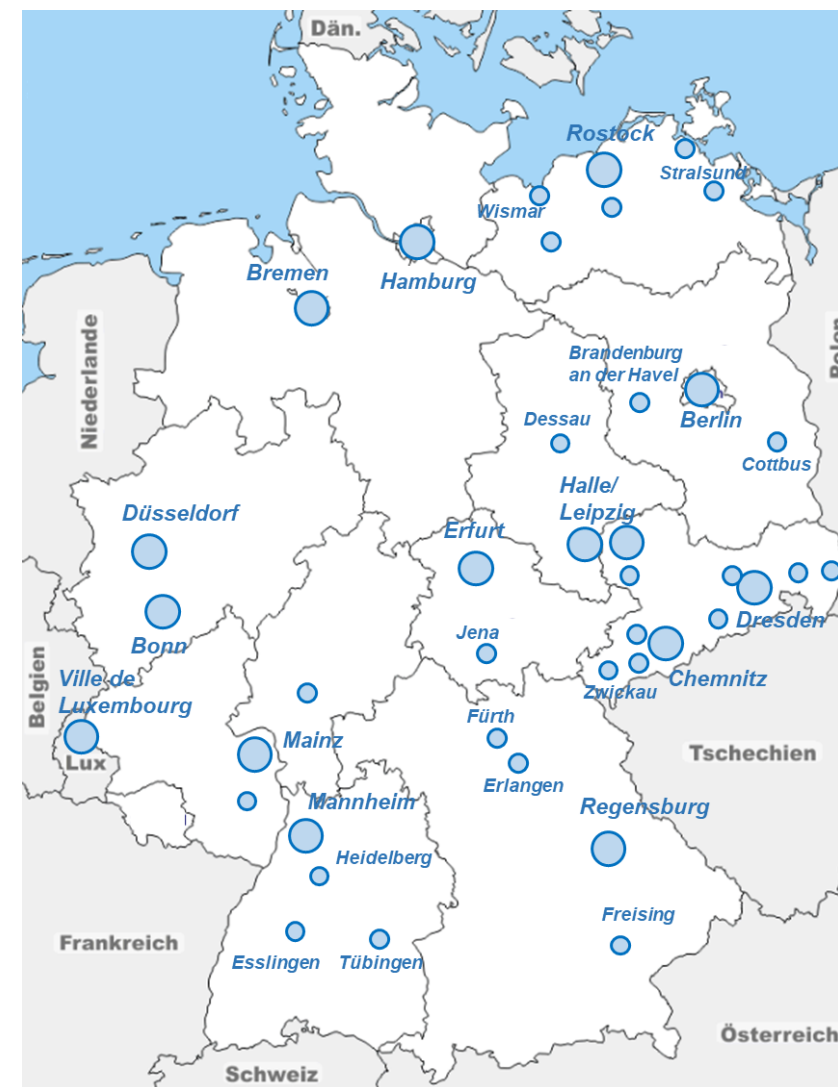
Kurzvorstellung – Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme



Der Mensch im Mittelpunkt

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen
und -systeme

- Bürositz seit Gründung 1996 in Dresden
- 15 Mitarbeiter, davon 12 Diplom-Ingenieure und Master
- Arbeitsschwerpunkte:
 - allgemeine Verkehrs- und Stadtplanung,
 - Umwelt und Verkehr,
 - praxisnahe Verkehrsforschung,
 - Verkehrstechnik und -organisation,
 - Entwurf von Verkehrsanlagen, ...
- Auftraggeber: Ministerien von Bund und Ländern, Kommunen und Landkreise, Verkehrsverbünde und -unternehmen, Straßenbauverwaltung, Privatunternehmen etc.
- tätig in Berlin, Hamburg, Düsseldorf, Dresden, Leipzig, Bremen, Mannheim, Halle (Saale), Chemnitz, Erfurt, Heidelberg, Fürth, Erlangen, Freising, Zwickau, Stralsund, Bautzen, Görlitz, Eisenach, Wismar, Meißen, ...



Kurzvorstellung – Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

▪ Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätspläne

- Dresden
- Mannheim
- Heidelberg
- Halle
- Stadt Luxemburg
- Rostock
- Brandenburg/ Havel

- Wismar
- Stralsund
- Freising
- Dessau
- Radebeul
- Annaberg Buchholz
- Eisenach

- Limbach Oberfrohna
- Görlitz
- Heidenau
- Idstein
- Ingelheim
- Großenhain
- Plauen, ...

▪ Lärmaktionspläne

- Dresden
- Leipzig
- Chemnitz
- Zwickau
- Görlitz
- Bautzen

- Hamburg
- Fürth
- Erlangen
- Brandenburg/ Havel
- Parchim
- Jena

- Eisenach
- Heidenau
- Plauen
- zahlreiche kleine Städte und Gemeinden

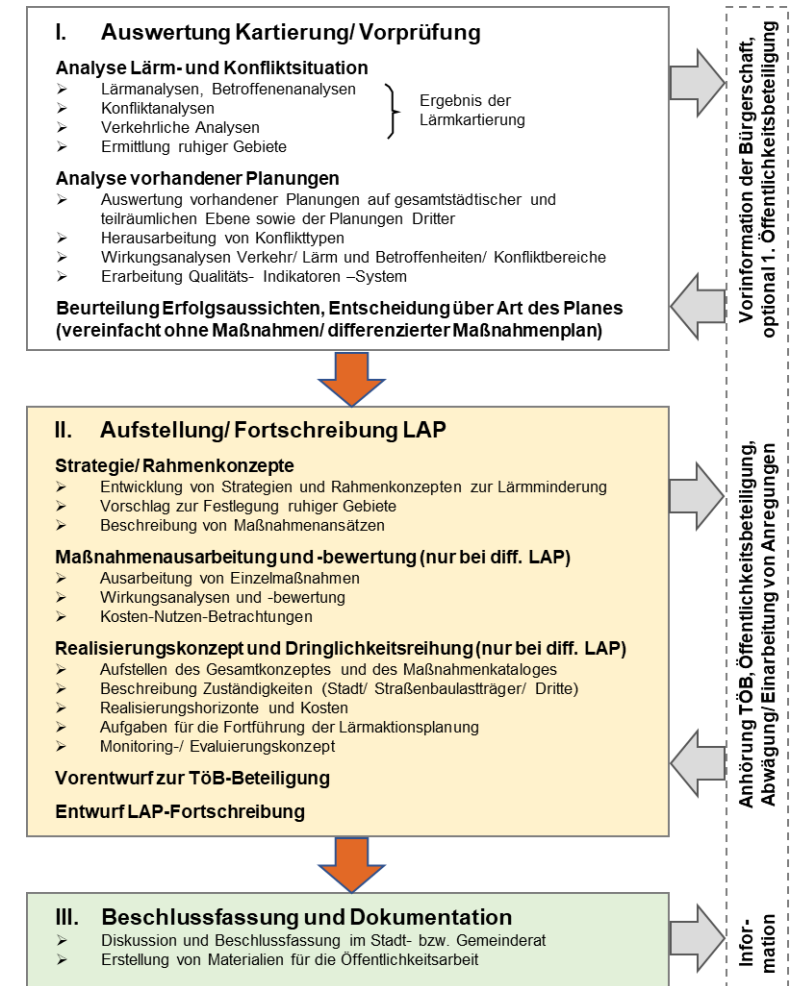
▪ Verkehrsmodelle

- Heidelberg
- Düsseldorf
- Bonn
- Leipzig
- VRRN (Mannheim/ Heidelberg/ Ludwigshafen)

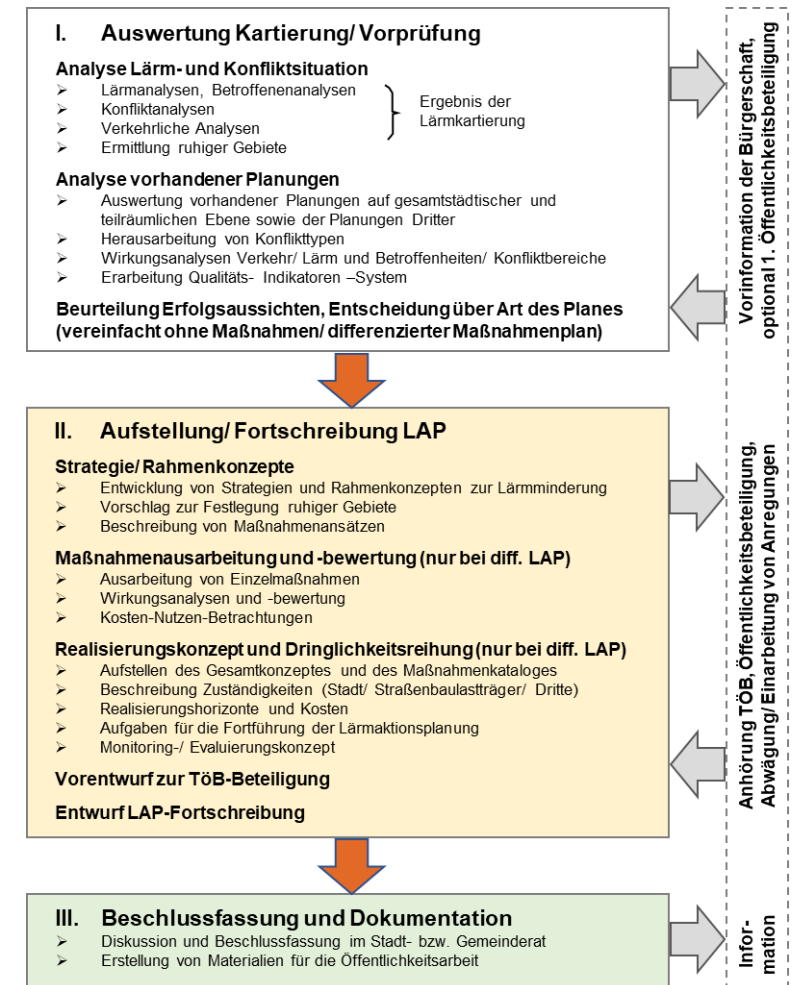
- Eisenach
- Esslingen
- Regensburg
- Ingelheim
- Zwickau
- Plauen, ...

▪ Verkehrsgutachten, Objektplanungen, verkehrstechnische Untersuchungen, etc.

- 1 Fokus kommunaler Lärmaktionsplanung
- 2 Möglichkeiten und Grenzen kommunaler LAP
- 3 Einbindung relevanter Akteure
- 4 Schnittstellen mit anderen Planungen
- 5 Lärmaktionsplanung als kontinuierlicher Prozess



- 1 Fokus kommunaler Lärmaktionsplanung
- 2 Möglichkeiten und Grenzen kommunaler LAP
- 3 Einbindung relevanter Akteure
- 4 Schnittstellen mit anderen Planungen
- 5 Lärmaktionsplanung als kontinuierlicher Prozess



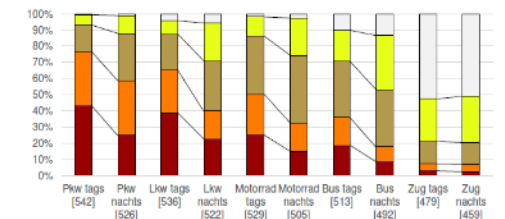
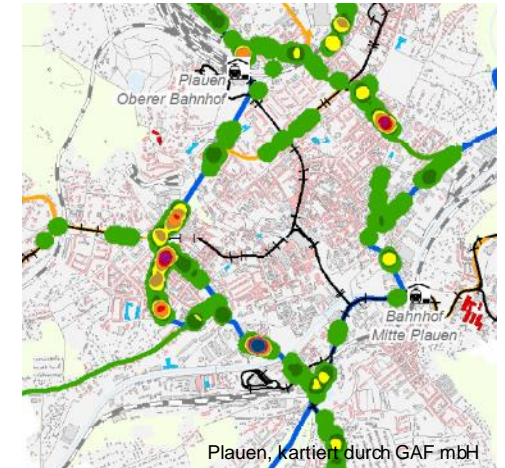
1. Fokus kommunaler Lärmaktionsplanung – Bearbeitungsfrage und Potential

Bearbeitungsfrage (= Ressourcenfrage)

- personell-/ zeitliche sowie inhaltliche Ressourcen gegeben? → eigenständige Fortschreibung häufig sinnvoll
- vereinfachter oder differenzierter Maßnahmenplan erforderlich?
- ansonsten Beauftragung externes Gutachten i.d.R. ratsam
- bei geringerem Umfang ggf. Direktvergabe erwägen (Zeitfaktor Ausschreibung!)

Potential der Lärmaktionsplanung

- Maßnahmenentwicklung vorrangig an Lärmschwerpunkten gemäß Kartierung
- Behandlung weiterer durch die Bevölkerung als lärmintensiv wahrgenommener Bereiche → Beteiligung!
- Prüfung und ggf. Behandlung von Straßen/ Bereichen abseits der Kartierung auf lärmwirksame Einflüsse → Lärminderungspotential in der Fläche ausnutzen
- ruhige Gebiete erkennen/ bewahren/ entwickeln



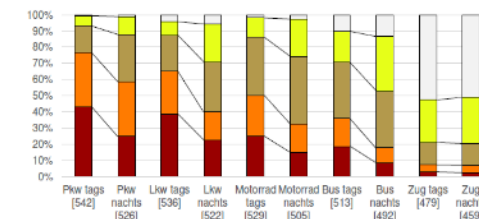
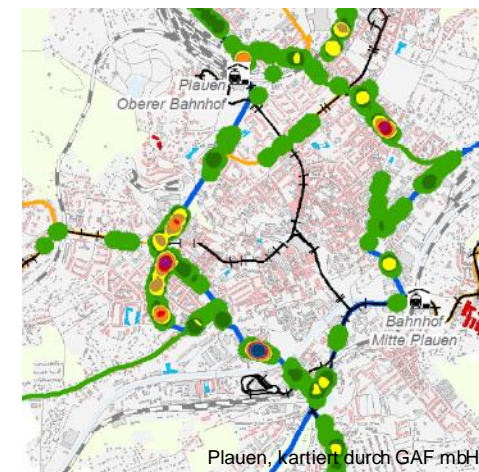
1. Fokus kommunaler Lärmaktionsplanung – das Machbare erkennen ...

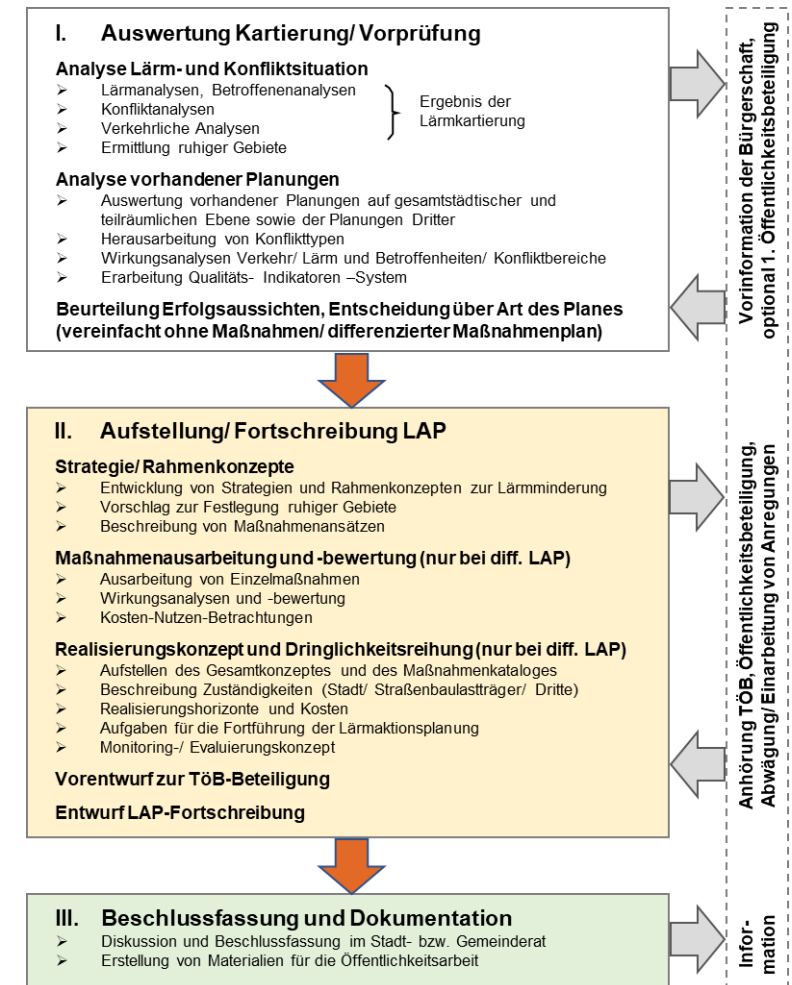
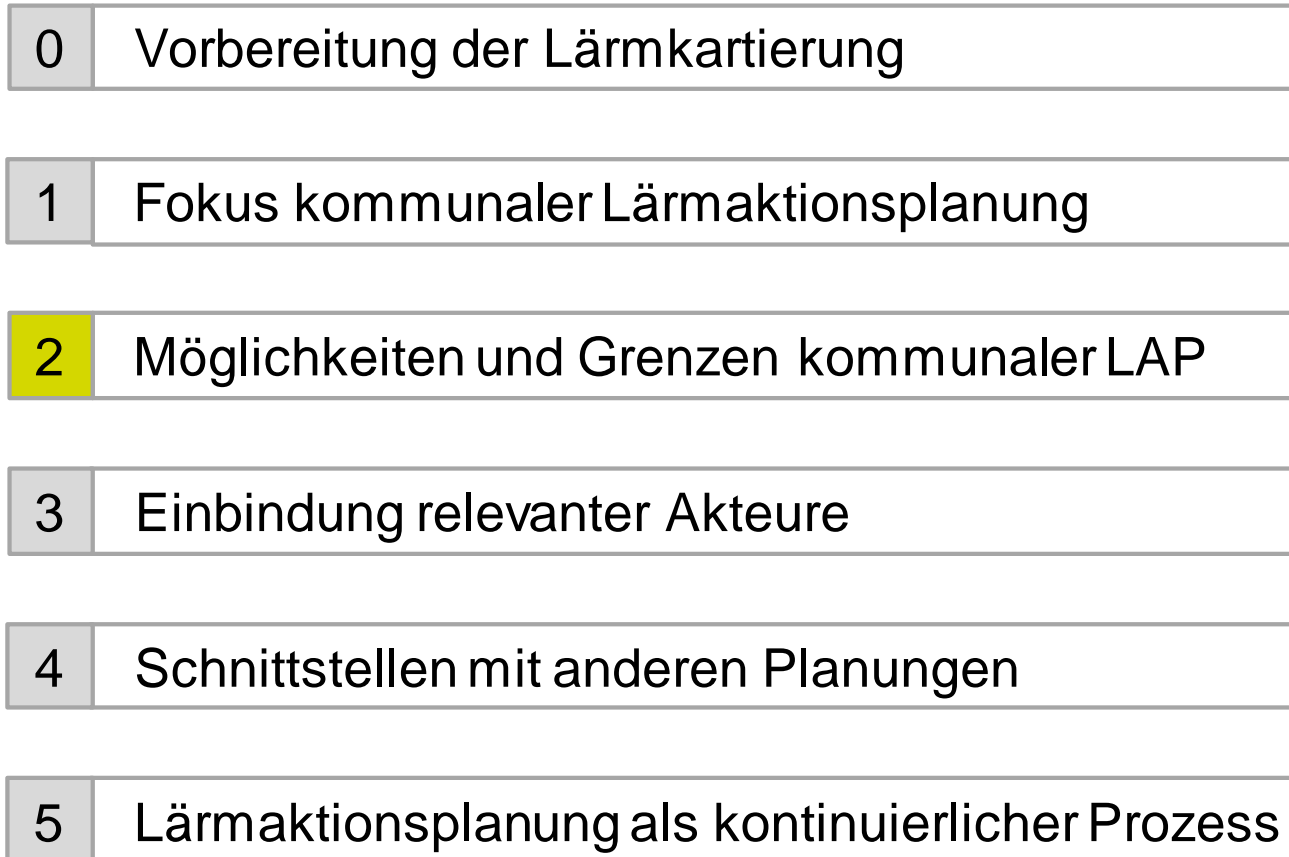
Spagat zwischen Erwartungen und Möglichkeiten

- über gesetzliche Grundlagen und Rahmenbedingungen informieren
- keine überzogenen Erwartungen „schüren“
- nicht auf jedes Genervtsein von Einwohnern reagieren
- den Bürger auch mit seinen Verhaltensweisen konfrontieren (wir selbst sind die Quelle des Lärms! Was mute ich anderen zu?!)
- ...

Herausforderungen

- Abweichung Daten der Kartierung zur heutigen Realität
- Änderungen der Berechnungsverfahren führen zu anderen Lärmbrennpunkten → wie mit entfallenden Lärmbrennpunkten umgehen?
- Änderung der Verkehrsmengen – Trend oder pandemiebedingt?
- Evaluierung von Pegelentwicklungen und Betroffenzahlen kaum möglich
- ...





2. Möglichkeiten und Grenzen kommunaler Lärmaktionsplanung

Baulast

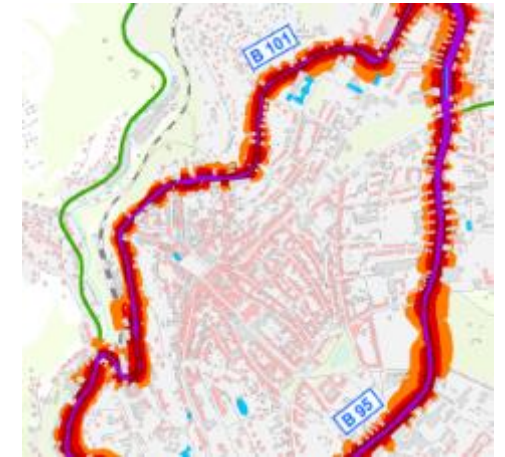
- Straßen in eigener Baulast v.a. in größeren Städten betroffen
- In kleineren Gemeinden oft Straßen in Baulast von Bund, Land und Kreis als maßgebliche Lärmquellen → Maßnahmenentwicklung sinnvoll, aber keine Umsetzungsgarantie! → „Stunde der Wahrheit“ über die Beteiligung TÖB
- Zuständigkeit der Verkehrsbehörden

Funktion neben weiteren Planwerken

- LAP als Ergänzung zur integrierten Verkehrsentwicklungsplanung – jedoch kein Ersatz!
- LAP als Grundlage förderfähiger Investivmaßnahmen

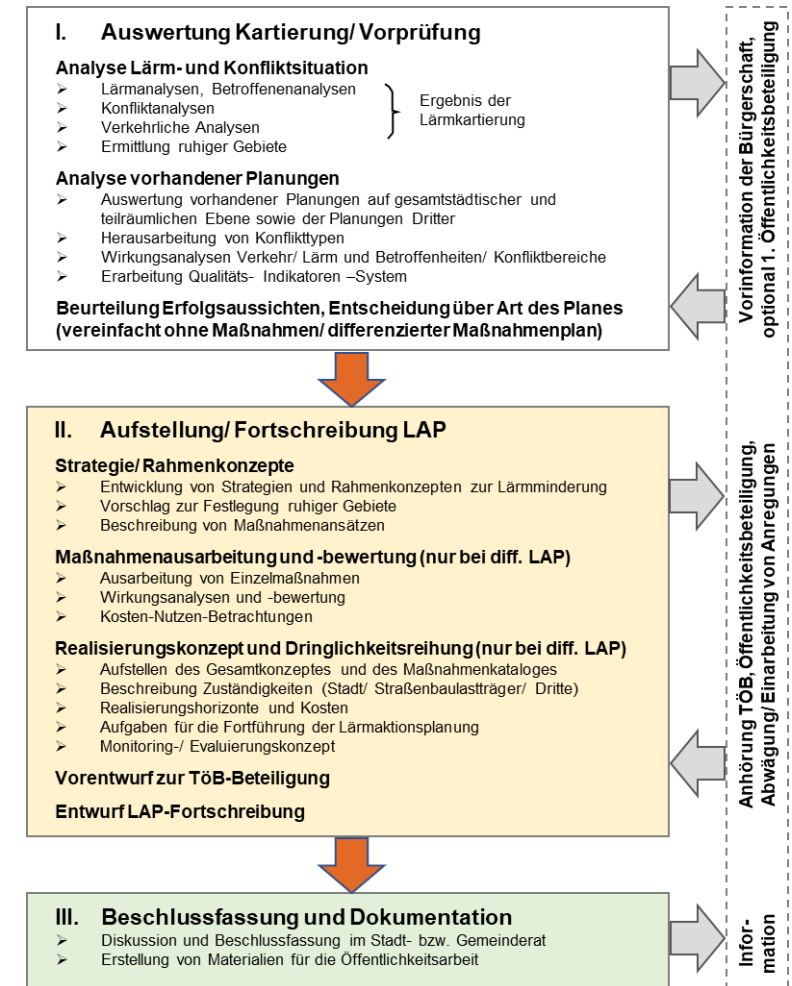
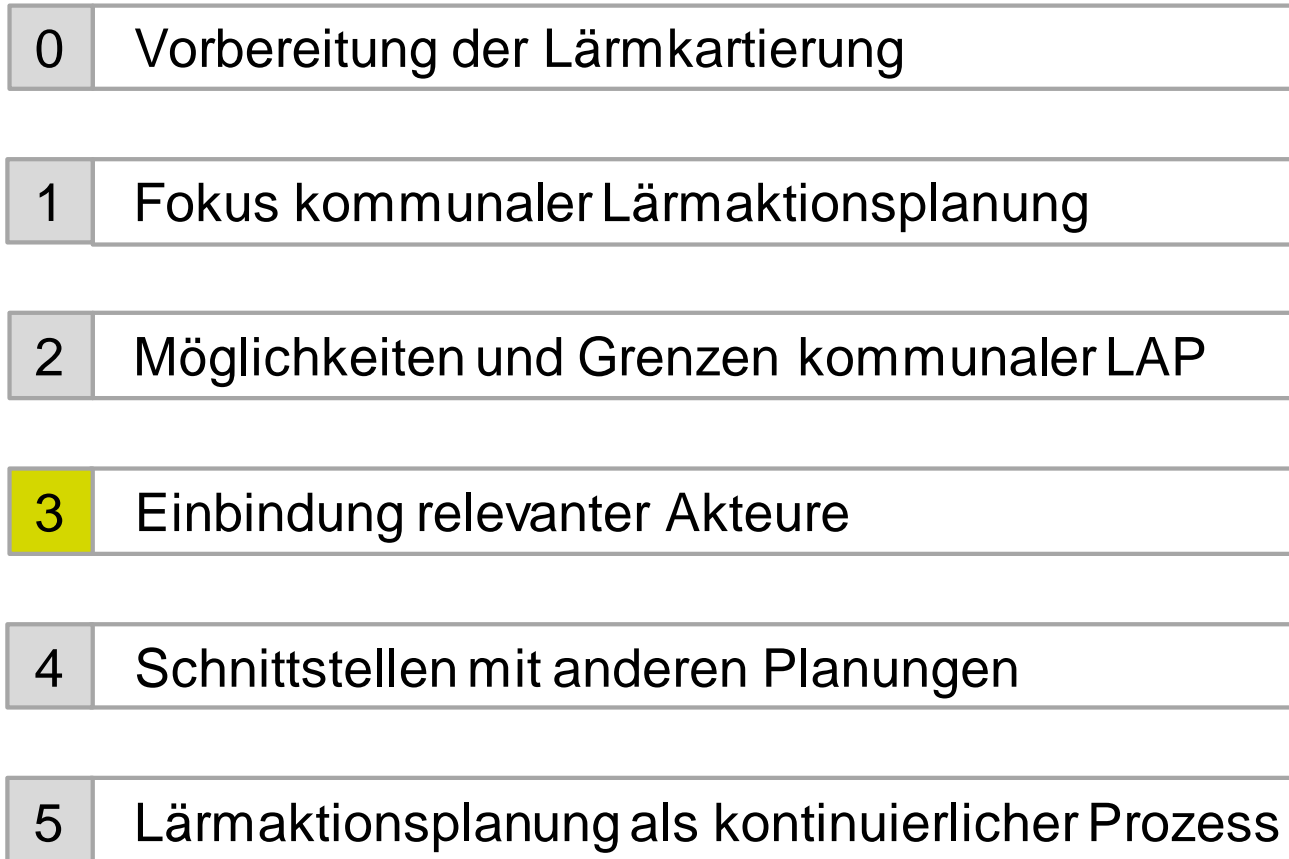
Außenwirkung

- Erfolge benennen, eigene Tätigkeiten nicht „unter den Scheffel stellen“, umgesetzte Maßnahmen kommunizieren (Evaluierung)
- bestehende Regelungen möglichst ausnutzen, Einschränkungen/ Grenzen klar kommunizieren → Reduzierung auf „Null“ nicht möglich



 Geschwindigkeit	<ul style="list-style-type: none">• 30 tags• 30 nachts• Dialogdisplay• Kontrollen• ...	 Fahrbahn	<ul style="list-style-type: none">• Schäden ausbessern• Austausch Pflasterbeläge• ...
--	--	---	---





3. Einbindung relevanter Akteure – Kommunikation, das „A & O“

interne Akteure (kommunale Verwaltung, politische Gremien, Stakeholder)

- Beginn der Lärmaktionsplanung ankündigen
- Verwaltung: in Analyse und Konzeption je ein/ zwei Fachgruppenberatungen
→ Fragen/ Anregungen direkt besprechen, gemeinsame Arbeitsgrundlage schaffen
- politische Gremien: Ergebnisse bereits abgestimmt (verwaltungsintern, ggf. TöB)
→ Konzentration auf unbedingt Notwendiges, für Rückfragen zur Verfügung stehen

externe Akteure (Träger öffentlicher Belange, Bürgerinnen und Bürger)

- Vorankündigung auch hier sinnvoll
- TöB: Anfrage relevanter Informationen für Analyse, über Vorentwurf gemeinsame Abstimmung vor politischen Gremien/ Öffentlichkeit, Anregungen/ Fragen klären
- Öffentlichkeit: Befragung, Möglichkeiten der LAP verdeutlichen, Transparenz bei Anregungen/ Fragen/ Abwägung

Gemeindespezifisch in der Beteiligung

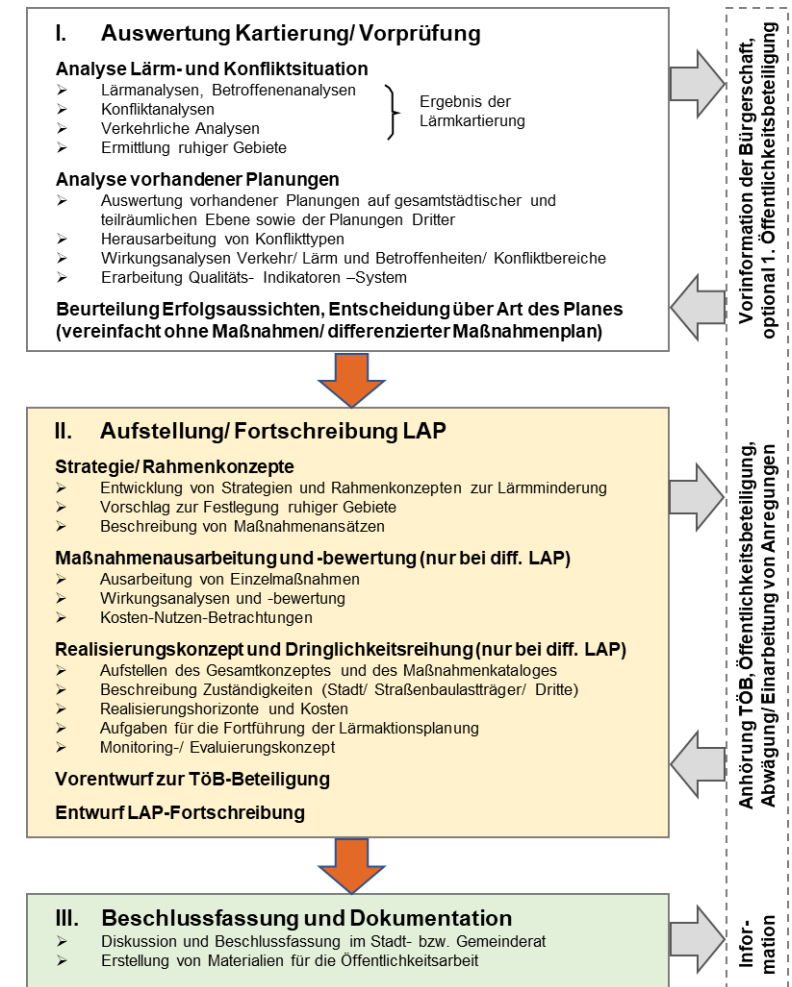
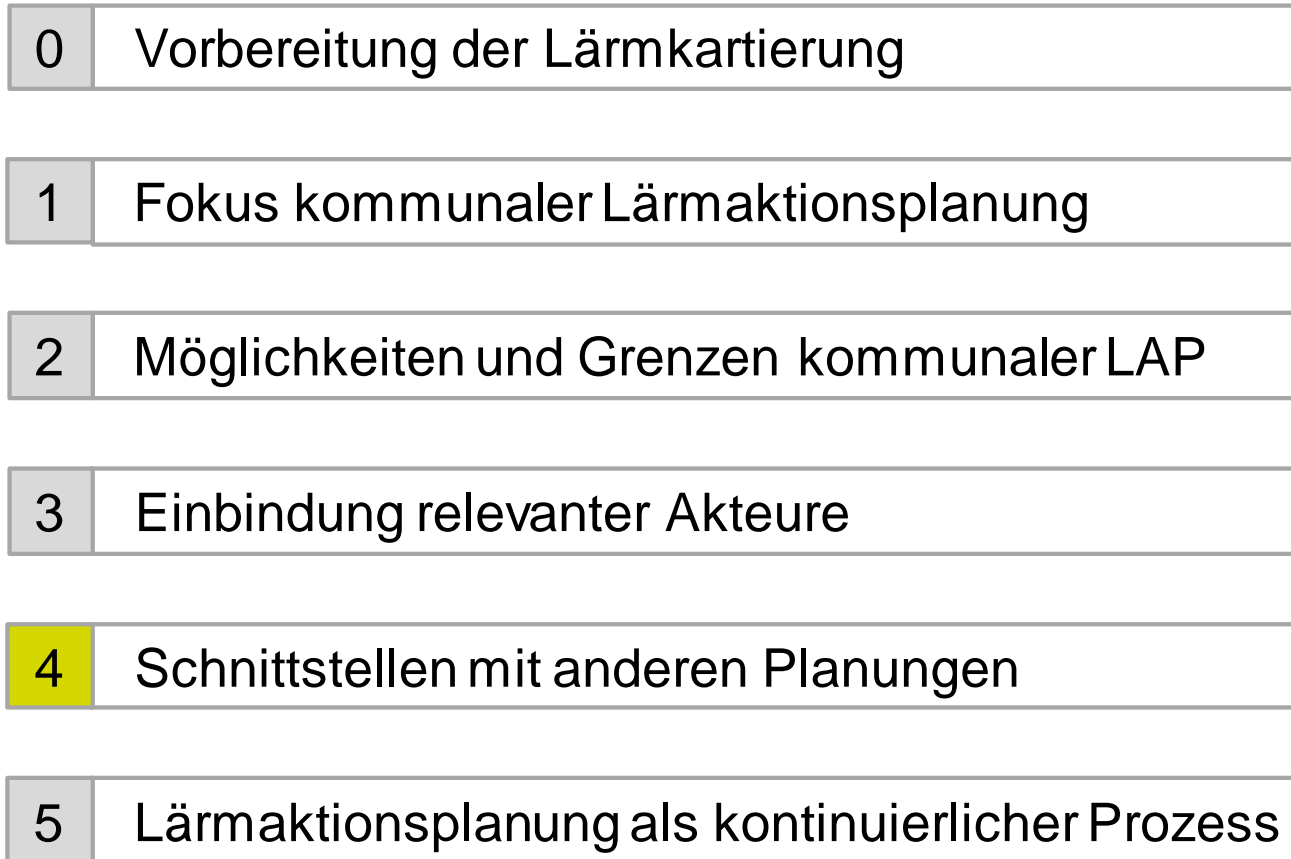
- Fachgruppenarbeit oder Information/ Diskussion in den Ausschüssen
- in kleinen Gemeinden den direkten Kontakt mit Bevölkerung suchen
- in größeren Städten Onlinebefragungen (ergänzend) sinnvoll

		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		



3. Zur Reduzierung des Verkehrslärms würde ich folgende Maßnahmen akzeptieren:

Maßnahme	Maßnahmenakzeptanz (bitte 1 Kreuz je Zeile)				
	absolut	eher ja	eher nein	nein	keine Meinung
• Geschwindigkeitskontrollen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Dialogdisplays	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Geschwindigkeitsbeschränkung ganztags	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Geschwindigkeitsbeschränkung nachts	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Geschwindigkeitsbeschränkung für Lkw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Lkw-Fahrverbot ganztags	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Lkw-Fahrverbot nachts	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Kreisverkehr statt Ampelkreuzung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Ausbau des Gehwegenetzes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Ausbau der Rad-Infrastruktur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Ausbau des ÖPNV	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• mehr Begrünung (Bäume/ Sträucher)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Abräumen von Parkplätzen zugunsten von Fuß/ Rad/ ÖPNV oder Begrünung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• weniger Kfz-Fahrspuren zugunsten von Fuß/ Rad/ ÖPNV oder Begrünung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Verkehrsberuhigung in Wohngebieten (u.a. Geschwindigkeitsreduzierung, Aufplattierungen, Fahrbahnverschrägung)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Wohnquartiere autoärmer gestalten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Lärmschutzwälle / -rände	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• finanzielle Hilfe für Lärmschutz am Gebäude (Schallschutzfenster / Lüfter)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



4. Schnittstellen mit anderen kommunalen Planungen – Synergieeffekte nutzen

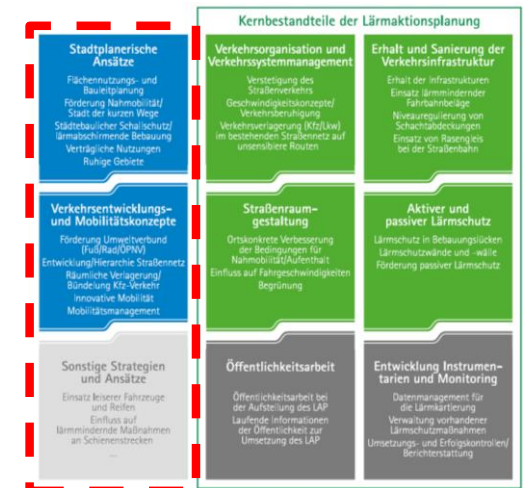
Datenbasis

- am effizientesten über gemeinsame Datenquellen für alle Planungen abwickeln
 - Erhebungen für Verkehrskonzepte/ Verkehrsentwicklungsplanung
 - sonst. Verkehrsuntersuchungen (Daten erfragen/ einpflegen)
 - zulässige Höchstgeschwindigkeiten
 - Fahrbahnbeläge
 - Wohngebäude und Bewohnerzahlen
 - etc.



Maßnahmen

- Abgleich untersuchter Bereiche (Hot Spots, sonstige Straßen etc., Umfeld ruhiger Gebiete) mit vorhandenen Konzepten der Stadt- und Verkehrsplanung
- Sind relevante Maßnahmen vorgesehen? → Wirkung lärmindernd/ -fördernd?
- bereits geplante Maßnahmen unterstreichen/ ergänzen, ggf. Alternativen beschreiben (wo notwendig)



4. Schnittstellen mit anderen kommunalen Planungen – Synergieeffekte nutzen

Stadtplanung

Stadtplanerische Ansätze

- Flächennutzungs- und Bauleitplanung
- Förderung Nahmobilität/ Stadt der kurzen Wege
- Städtebaulicher Schallschutz/ lärmabschirmende Bebauung
- Verträgliche Nutzungen
- Ruhige Gebiete

Verkehrsentwicklungsplanung/ Mobilitätskonzepte

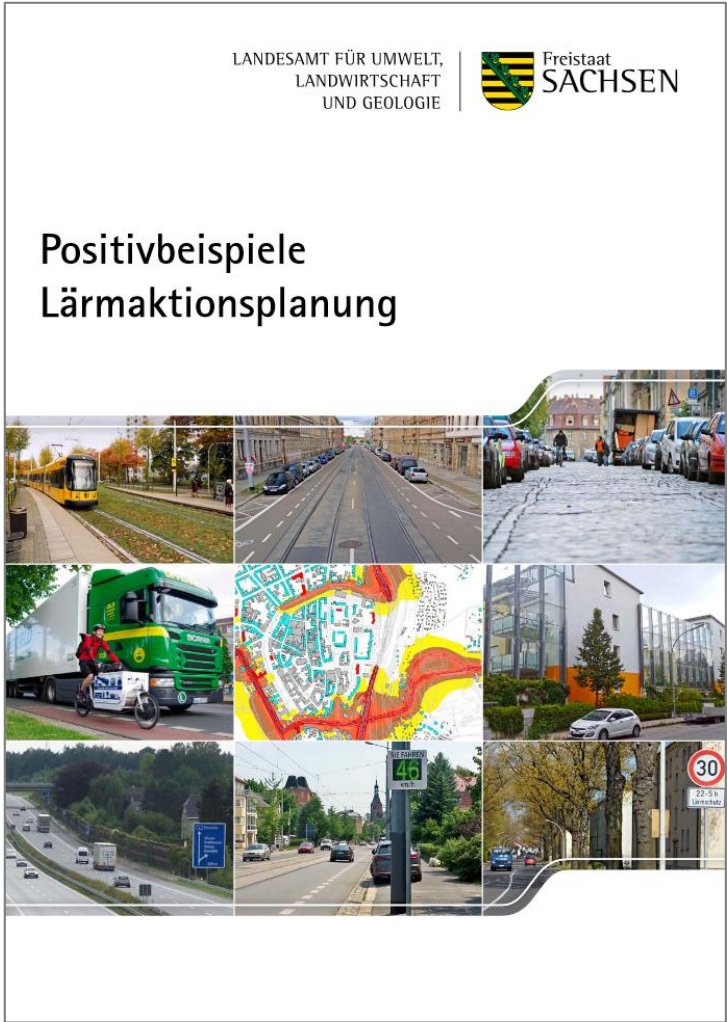
Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätskonzepte

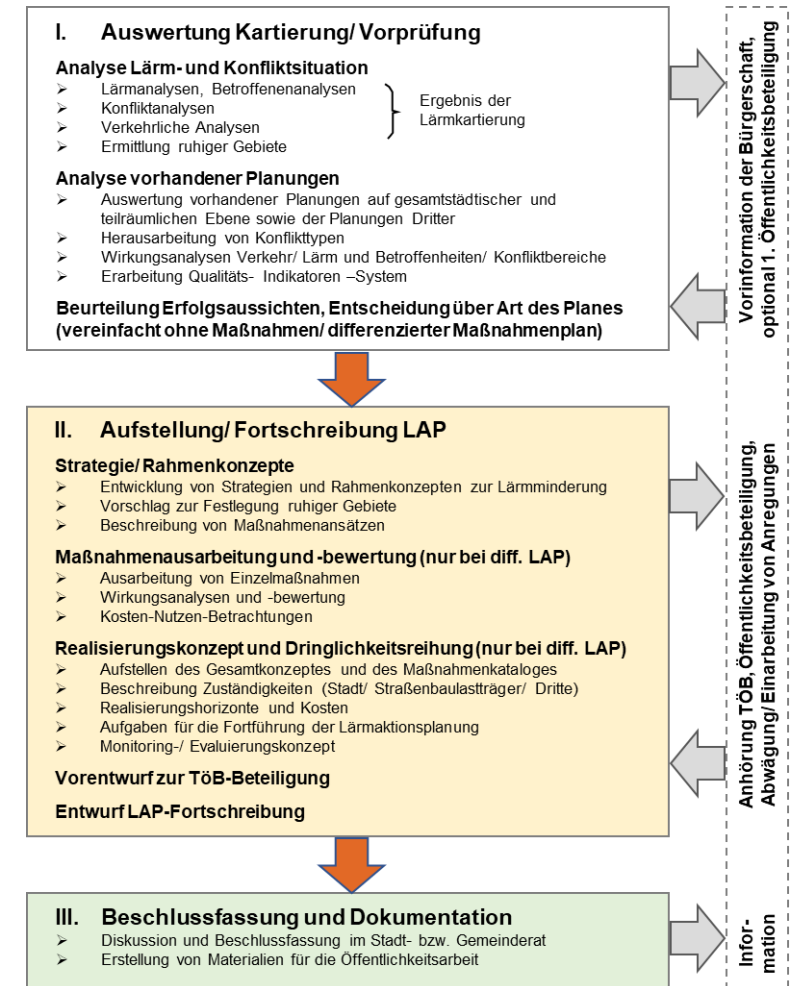
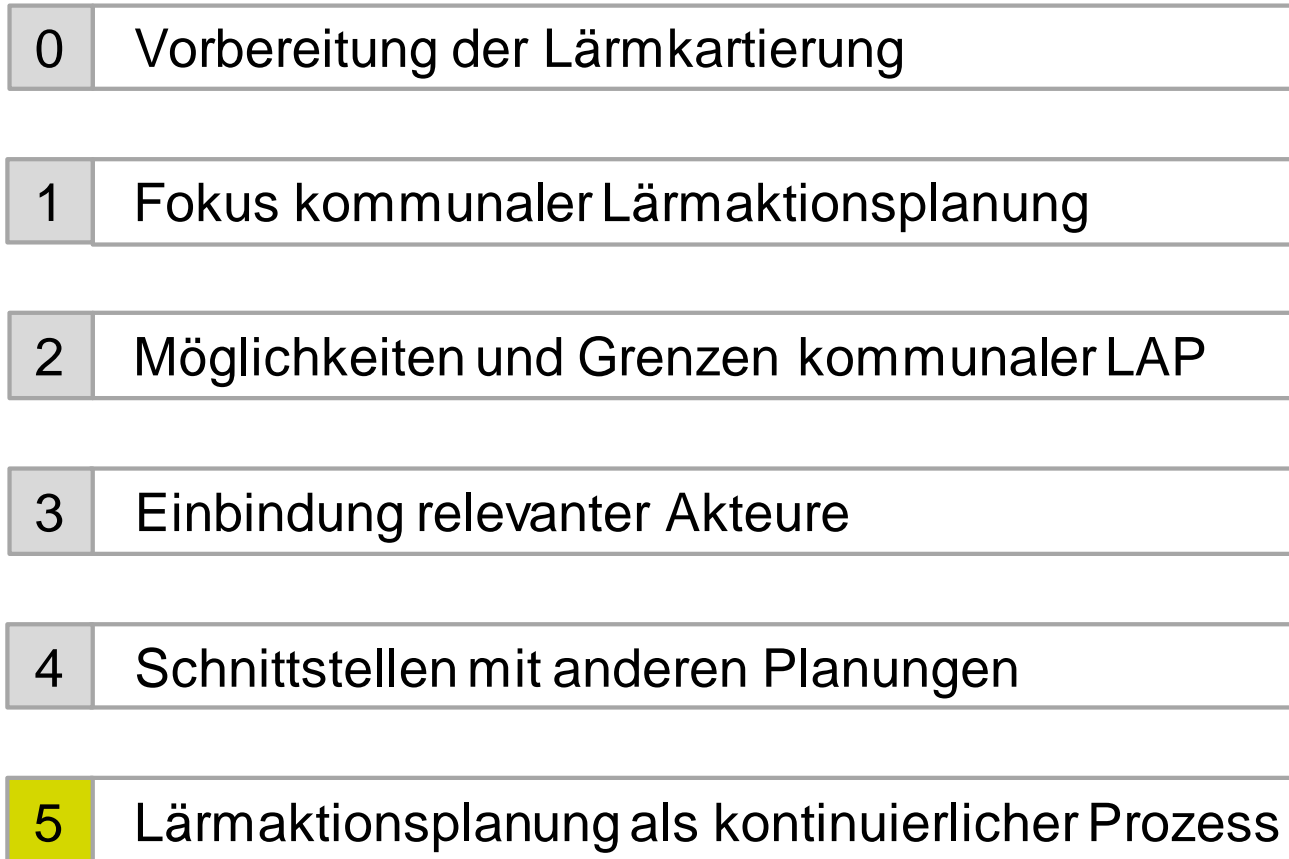
- Förderung Umweltverbund (Fuß/Rad/ÖPNV)
- Entwicklung/Hierarchie Straßennetz
- Räumliche Verlagerung/ Bündelung Kfz-Verkehr
- Innovative Mobilität
- Mobilitätsmanagement

Sonstige Strategien

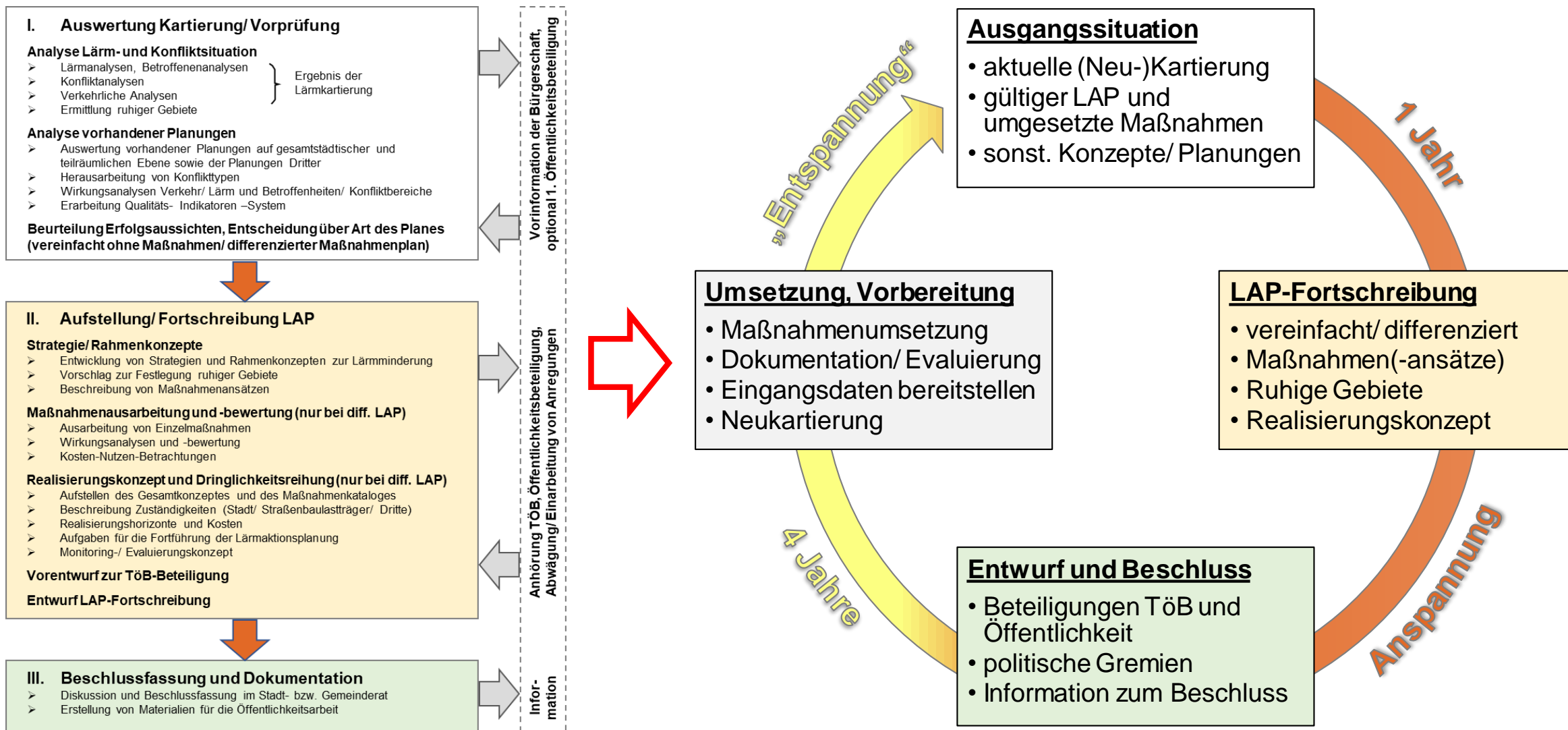
Sonstige Strategien und Ansätze

- Einsatz leiserer Fahrzeuge und Reifen
- Einfluss auf lärmindernde Maßnahmen an Schienenstrecken
- ...





5. Lärmaktionsplanung als kontinuierlicher Prozess – alle (fünf) Jahre wieder...



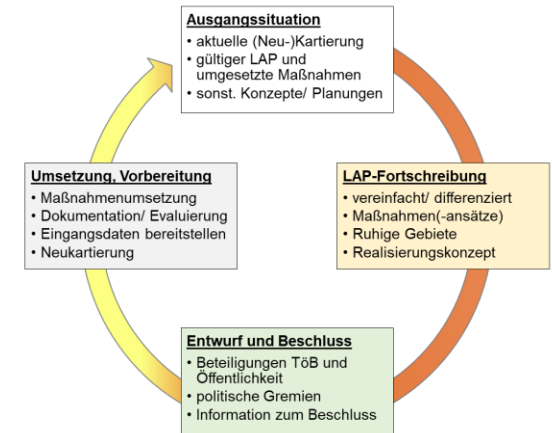
5. Lärmaktionsplanung als kontinuierlicher Prozess – Einflussfaktor Datenbasis

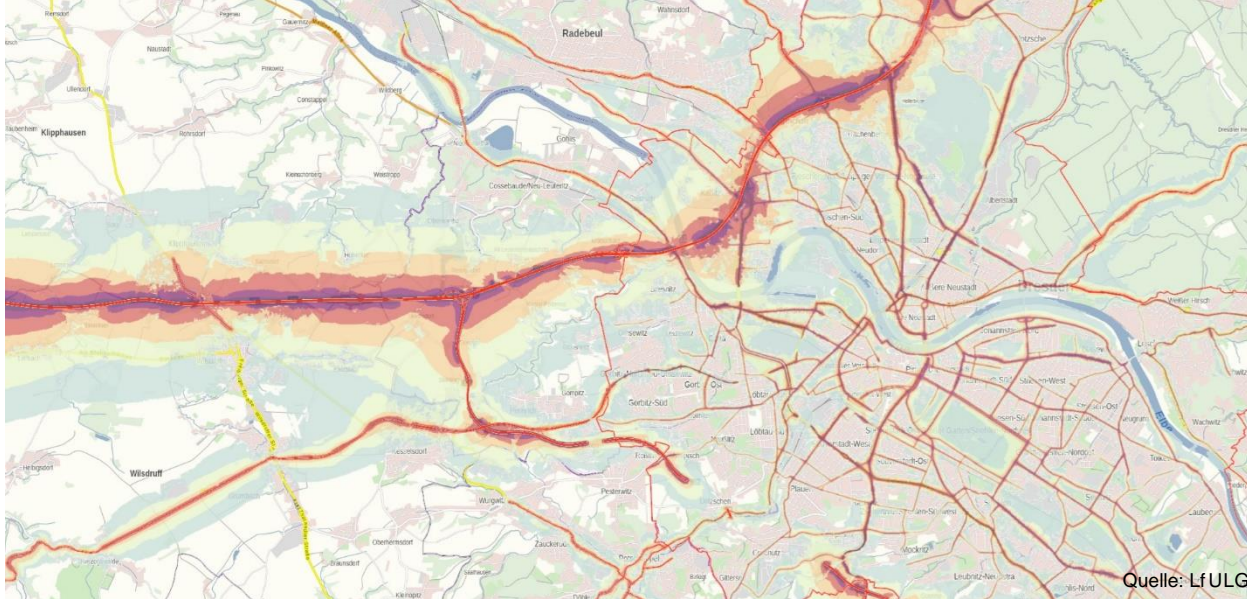
Wie kann die Lärmaktionsplanung zu einem kontinuierlichen Prozess entwickelt werden?

- fortwährend geführter Datensatz zu den Eingangsdaten
 - einmalige Anstrengung beim Aufbau, anschließend überwiegend im Rahmen der üblichen Verwaltungstätigkeit umsetzbar
 - Änderungen (umgesetzte Maßnahmen, sonstige Änderungen...) einpflegen, sobald verfügbar/ wirksam
 - nach Möglichkeit auch Maßnahmen, die zwischen Übermittlung der Eingangsdaten und der Kartierung umgesetzt werden, ansonsten...

...Zeitfenster zwischen Datenübermittlung und LAP beachten

- Übermittlung der Eingangsdaten zur Lärmkartierung zwischen ein und zwei Jahren vor der eigentlichen Aktionsplanung
- bei Auswertung der Lärmkartierung stets prüfen, ob zwischen Datenübermittlung und LAP-Fortschreibung relevante Maßnahmen umgesetzt wurden, die nicht in die Kartierung eingingen → mindestens qualitativ zu bewerten





Landesamt für Umwelt,
Landwirtschaft und
Geologie



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität – Umwelt – Verkehr

