

AK Autobahn (AK 1)

Der Arbeitskreis Autobahn hat sich in den vergangenen Monaten eingehend mit der Lärmsituation der A 81 beschäftigt, hat Planungsunterlagen, Untersuchungsergebnisse und Gutachten geprüft und mit Experten diskutiert.

Ist-Stand

- Die A 81 durchschneidet auf 3,4 km Länge unsere Stadt Freiberg am Neckar
- Täglich befahren ca. 100.000 Kfz, davon ca. 14.000 Lkw diesen Streckenabschnitt - mit steigender Tendenz
- 96% der Freiburger Bürger sind vom Autobahnlärm betroffen! Wir meinen, es gibt Möglichkeiten diese permanente Lärmbelastung zu mindern...

Kurzfristige Maßnahmen

- Geschwindigkeitsbeschränkung PKW auf 100 km/h
 - Geschwindigkeitsbeschränkung PKW auf 100 km/h
 - Überwachung der Geschwindigkeitsbegrenzung für LKW und PKW
 - Zusätzliches Überholverbot (LKW)
 - Erfolg: Lärminderung ca. 2 - 2,5 db(A)
- Stationäre Geschwindigkeitskontrolle im Bereich Freiberg
- Lärmarmer Fahrbahnbelag (offenporig "OPA")
 - Kosten: ca. 2,5-fache von Splittmastixasphalt 0/11, ca. 50 €/m²
 - Erfolg: Lärminderung bis zu 5 db(A)
- Schallschutzfenster als passive Lärmschutzmaßnahme
 - 75 % Kostenübernahme durch Straßenbauverwaltung möglich

Mittelfristige Maßnahmen

Zusätzliche hoch absorbierende Lärmschutzwände als aktive Maßnahme

- Variante 1: Lärmschutzwände mit einer Höhe von 5 m über Straße auf beiden Seiten der A 81 zwischen der Neckarbrücke und den bestehenden Lärmschutzwänden.
 - Gesamtkosten: ca. 1,3 Mio. € (5/98)
 - Erfolg: Lärminderung bis zu 4,2 db(A) Gebäude Sindelbrunnen
- Variante 2: Wie Variante 1 und eine Mittelwand ab der Neckarbrücke von 5m Höhe
 - Gesamtkosten: ca. 3,6 Mio. € (5/98)

- Erfolg: Lärminderung bis zu 6,8 db(A) Gebäude Sindelbrunnen
- Variante 3: Ergänzung der Variante 2 durch Verlängerung der 5 m hohen Mittelwand um 500 m in südwestlicher Richtung
 - Gesamtkosten: ca. 4,3 Mio. € (5/98)
 - Erfolg: Lärminderung bis zu 6,8 db(A) Gebäude Kugelbergstraße und Vogesang (ca.5 db)
- Variante 4: Ergänzung der Variante 1 durch Errichtung hoch absorbierender Lärmschutzwände von 5 m Höhe auf den Oberkanten der vorhandenen Lärmschutzwälle mit hoch absorbierendem Material auf einer Länge von 2000 m.
 - Gesamtkosten: ca. 6 Mio. € (5/98)
 - Erfolg: Lärminderung bis zu 5,5 db(A) im gesamten Stadtgebiet Freiberg
- Variante 5: Kombination der Varianten 3 und 4 zur Optimierung der Lärminderung im gesamten Stadtbereich.
 - Gesamtkosten: ca. 9,7 Mio. € (5/98)
 - Erfolg: Lärminderung bis zu 7,5 db(A) im gesamten Stadtgebiet Freiberg

Langfristige Maßnahmen

- Variante 1: Überdeckelung der A 81 auf einer Länge von 800 m
 - Gesamtkosten: ca. 15,3 Mio.€ (5/98) (Schätzung), Unterhalt: 250.000 € jährlich
 - Erfolg: Lärminderung bis zu 15 db(A) Gebäude Pommernstraße
- Variante 2: Überdeckelung wie Variante 1 und ein offener Lärmschutztunnel ab der Neckarbrücke über 400 m
 - Gesamtkosten: ca. 23 Mio.€ (5/98) (Schätzung)
 - Erfolg: Lärminderung bis zu 18,4 db(A) Gebäude Pommernstraße und Westenfeldstraße

Bereits die Kombination der 3 kurzfristigen Maßnahmen "bringt" für alle Freiburger Bürger eine spürbare Lärminderung und damit mehr Wohnwert und Lebensqualität in unserer sonst so attraktiven Stadt.

AK Bahn/Schiene (AK 2)

Freiberg ist von etlichen, mitten durch das Stadtgebiet verlaufenden Verkehrssträngen geplagt. Einen wesentlichen Bestandteil der Verkehrslärmemissionen bildet dabei die Bahnlinie Ludwigsburg / Backnang, die aufgrund des zweigleisigen Ausbaus der Strecke Freiberg / Benningen höhere Zugfrequenzen zulassen wird.

Verpflichtungen des Verkehrslastenträgers (Deutsche Bahn AG) zu Lärmschutzanlagen entstehen jedoch gemäß 16. BImSchVo nur bei baulicher Veränderung bestehender Anlagen. Der Großteil der durch das Stadtgebiet verlaufenden Gleistrasse bleibt jedoch von Um- bzw. Erweiterungsbauten unberührt, so dass rechtlich zunächst keine schallmindernden Maßnahmen eingefordert werden können. Die Kommunen können jedoch im Rahmen ihrer Lärminderungsplanungen Anforderungen an den zuständigen Träger definieren. Von dem Arbeitskreis geladene Vertreter der DB AG haben bezüglich schallreduzierender Baumaßnahmen Konsens- und Gesprächsbereitschaft in Aussicht gestellt.

Aspekte der Lärmbelastung / Lösungsansätze:

Schwachstellen im Gleisbett "Stolperstellen"

- Gleisstöße: Schwachstellen durch marode Gleisstöße, kurzfristig von der DB AG behebbar.
- Isolierstöße: Schallemission nur durch Isolierschrägstöße reduzierbar, diese befinden sich zur Zeit im Versuchsstadium.
- Weichen: Ausbau nicht mehr benötigter Weichen (z.B. Verbindung zum 3. stillgelegten Bahnhofsgleis).

Lärmpegel - Grundlagenermittlung

Grundlage:

- 16. BImSchVo¹
 - Pegel Tag in dB (A): 59
 - Pegel Nacht in dB (A): 49
- Dorsch Consult, Berechnungspunkt Ludwigsburger Straße²
 - Pegel Tag in dB (A): 58,6
 - Pegel Nacht in dB (A): 59,9
- Bender+Stahl, Berechnungspunkt Ludwigsburger Straße³
 - Pegel Tag in dB (A): 60 - 62,5
 - Pegel Nacht in dB (A): 57,5 - 60
- Bender+Stahl, Berechnungspunkt westl. Stuttgarter Straße
 - Pegel Tag in dB (A): 65 - 67,5
 - Pegel Nacht in dB (A): 65

¹ Die BImSchVo gibt Grenzwerte für erträgliches Wohnen neben Verkehrswegeneubauten und baulich zu erweiternden Verkehrswegen vor. Grenzwerte für gutes Wohnen sind der DIN 18 005, Beiblatt 1 (6) zu entnehmen. Hier betragen die Pegel: Tags 55 dB(A).

² Dieses Gutachten stellt die Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses über den 2-gleisigen Ausbau der Strecke Freiberg/Benningen dar.

Erstellung: 1998

Verrechnungsgrundlage: 91 S-Bahnzüge/Tag, V=120km/h, 15
Güterzüge/Tag, V=80km/h

³ Aktuelles Gutachten als Grundlage für die Lärminderungsplanung
Berechnungsgrundlage: 132 S-Bahnzüge/Tag, V=120km/h, 14
Güterzüge/Tag, V=100km/h

Es fällt auf, dass den Gutachten sehr unterschiedliche Zugfrequenzen, wie auch Zuggeschwindigkeiten der Güterzüge zugrunde liegen. Im Bereich des Ausbaus der Strecke Freiberg / Benningen (Dorsch Consult), werden die zulässigen Werte überschritten, deshalb werden hier aktive Schallschutzmaßnahmen zwingend erforderlich.

Betroffenheit

Der oben dargestellten Tabelle ist zu entnehmen, dass die Lärmbelastung insbesondere Nachts sehr stark ist. Dies wird auch in dem aktuellen Gutachten des Büros Bender+Stahl, Betroffenheitsplan, deutlich. Im Bereich der Bahnlinie werden folgende Lärmkennziffern angegeben: (Lärmkennziffer LKZ=Anzahl betroffener Bürger x Überschreitung des Grenzwerts)

LKZ Tag: 700

LKZ Nacht: 2.300

Es wird festgestellt, dass die LKZ entlang der Bahnlinie deutlich höher ist, wie entlang der Autobahn. Die LKZ wurde gemäß den in 2.2 genannten Berechnungsgrundlagen der Zuganzahl (146 Züge/24h) berechnet. Es muss jedoch von einer zunehmenden Belastung ausgegangen werden, da die Strecke Ludwigsburg/Backnang für bis zu 240 Züge/24h ausgelegt ist! Der Zugverkehr verläuft jedoch auch in diesem Fall durch den Großteil des Stadtgebiets ohne Schallschutz.

Planfeststellungsbeschluss 1980

Für den zweigleisigen Ausbau der Strecke Freiberg / Favoritepark existiert ein Planfeststellungsbeschluss vom 24.06.1980. Hierin verpflichtet sich die Deutsche Bundesbahn, die Lärmgrenzwerte gemäß EVLärmSchG 80 einzuhalten. (67 db(A) bei Nacht).

Die Festsetzungen des damals im Entwurf befindlichen Verkehrslärmschutzgesetz werden von der DB eingehalten, als ob es zum Zeitpunkt der Planfeststellung bereits Gültigkeit besessen hat. Der Arbeitskreis stellt fest, dass die von der DB zugesagten Maximalpegel, insbesondere Nachts, überschritten werden. Wir fordern daher eine genaue Überprüfung dieses Sachverhalts.

Lösungsansätze

- Intensivierung der Wartungsintervalle der Gleisanlagen, durch die DB AG, verantwortliche Überwachung durch die Stadt Freiberg.
- Ausdehnung der Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, Maßnahmen an Gebäuden) auf Gebäude auch in zweiter Reihe zum Bahnkörper.
- Bau von Nichtwohngebäuden als Schallpuffer in direkter Nähe zu Bahnlinie (u.BI Käthe-Kollwitz-Kiga)
- Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände. Realisierung gemäß der Lärmkennziffern, beginnend bei den am stärksten betroffenen Bereichen.

Erschütterungsbelastung

Subjektiv sind Erschütterungen vorhanden, in Einzelfällen sind in den letzten Jahren sogar Zunahmen zu verzeichnen. Letzte diesbezügliche Messungen stammen von Anfang der 80er Jahre. Aktuelle Meßwerte liegen jedoch nicht vor.

Zu einer quantifizierbaren Aussage sollten aktuelle Messungen an den gleichen Stellen durchgeführt werden.

AK Straßen Beihingen (AK 3)

Die Hauptlast des Durchgangsverkehrs hat der Stadtteil Beihingen zu tragen.

Neuralgische Punkte sind: Die Benninger Straße/Benninger Platz (23.000 Fahrzeuge täglich), die Ludwigsburger Straße mit einer bis zu elfprozentigen Steigung (12.000 Fahrzeuge) und die Mühlstraße (10.000 Fahrzeuge).

Sofortmaßnahmen

1. Leitsystem für den Schwerlastverkehr zu den örtlichen Gewerbegebieten schon ab Autobahnausfahrt Pleidelsheim.
2. Sperrung der Ludwigsburger Straße abwärts (Richtung Benninger Straße/Mühlstraße) für Schwerlastverkehr.
3. Parkverbot an der Westseite der Ludwigsburger Straße; dafür Parkmöglichkeiten an der Ostseite.
4. Tempo 30 auf der Benninger Straße und der Mühlstraße
5. Nachtfahrverbot für LKW in der Mundelsheimer Straße, Benninger Straße, Mühlstraße, Ludwigsburger Straße.
6. Verschärfte Kontrollen auf allen Strassen mit Durchgangsverkehr. In der Ludwigsburger Straße zusätzlich mit Blick auf Gefahrguttransporter.
7. Anschaffung eines eigenen elektronischen Geschwindigkeitsanzeigers durch die Stadt und Einsatz in erster Linie an den Hauptstraßen
8. Ortsansässige Firmen sollen von der Stadtverwaltung ultimativ aufgefordert werden, auf ihre LKW-Fahrer und Kunden hinzuwirken, Geschwindigkeitsbeschränkungen im Ort einzuhalten. Dal gilt konkret für folgende Unternehmen: Cordes + Simon, Kamps, Stein,

- Fischer Recycling, Frans Maas, Valte + Ott, Detmers, LMS, Schwantes und Geisselmann.
9. Anbringen von gut sichtbaren Lärmschutzschildern Tempo 50 an allen Ortseingängen und darüber hinaus farbige Fahrbahnmarkierungen.
 10. Einzeichnen von Parkbuchten in der Benninger Straße und Mühlstraße, um den Verkehr zu bremsen.
 11. Programm zur Subventionierung von Lärmschutzfenstern auch in der "zweiten Reihe" an der Mundelsheimer Straße, Benninger Straße, Mühlstraße, Ludwigsburger Straße.
 12. Ampel und Linksabbiegespur an der Einmündung der Ludwigsburger Straße in die Benninger Straße/Mühlstraße.
 13. Kreisel an der Einmündung Mundelsheimer Straße/Benninger Straße. Dazu alternativ: Linksabbiegespur.
 14. "Intelligente Ampel" (elektronisch gesteuerte Bedarfsampel) an der Kreuzung Klingenstraße/Mühlstraße/Geisinger Straße (Schreiner Werner).
 15. Verbesserte Straßenpflege mit Sicherung und Befestigung ebenerdiger Kanaldeckel, Flüsterasphalt an den Durchgangsstraßen.

Langfristige Lösungen

Dem Arbeitskreis Beihingen ist bewusst, dass wirklich effektive Lärminderung nur durch Tunnel oder Ortsumfahrungen möglich ist. Im Interesse künftiger Generationen fordert er aber von Stadtverwaltung und Gemeinderat, mit allen Nachbargemeinden (Ludwigsburg, Benningen, Ingersheim und Pleidelsheim) nach einem gemeinsamen Konzept zu suchen, das je nach Dringlichkeit und finanziellen Möglichkeiten Stück für Stück verwirklicht werden kann.

Der Arbeitskreis legt als Diskussionsgrundlage eine Ringlösung vor. Ihre Vorzüge:

1. Sie umfasst die gesamte nördliche Region Ludwigsburgs und soll "Insellösungen" der einzelnen Gemeinden vermeiden helfen.
2. Sie schließt alle Gewerbegebiete (Ausnahme: Pleidelsheim-Süd) direkt an, wodurch der Schwerlastverkehr aus den Ortskernen verbannt wird.
3. Sie ist landschafts- und umweltschonend, weil sie in erster Linie bereits vorhandene Straßen nutzt.
4. Sie kann in Teilschritten verwirklicht werden.
5. Sie ist preiswerter als die bisher geplanten "Insellösungen", weil sie weniger neue Straßenkilometer und Kunstbauten (Brücken) erfordert.

AK Straßen Geisingen (AK 4)

Verschiedene Minderungsmaßnahmen, von lärmarmem Belag über vermehrte Kreisverkehre, bis hin zur Verlängerung der Landesstraße L 1113, Richtung Westen, werden hier erörtert.

Lärmschwerpunkte Landstraße L 1113

Art des Lärms:

- Allgemeiner Verkehrslärm: Regionale Landstraße (Verkehr der umliegenden Gemeinden nach Ludwigsburg), insbesondere Berufsverkehr.
- Von der Kreuzung kommend, bergauf stark beschleunigende Fahrzeuge
- Überhöhte Geschwindigkeit auf der Landstraße

Lärmreduzierungsmaßnahmen:

- Lärmschutzwall/-wand auf der Ostseite
- Kreisverkehr statt Kreuzung
- Straßenverlegung nach Westen
- Geschwindigkeitsüberwachung

Lärmschwerpunkte Kreuzung Bietigheimer Straße/L 1113

Art des Lärms:

- Verkehrslärm:
 - Abbremsen und Beschleunigen an Ampelkreuzung
 - Starkes Beschleunigen bei "gelber Ampel"
 - Überhöhte Geschwindigkeit am Ortseingang

Lärmreduzierungsmaßnahmen:

- Kreisverkehr statt Ampelkreuzung
- Verlegung der L 1113 nach Westen
- Verkehrsinsel am Ortseingang
- Lärmschutzwände am Ortseingang
- Geschwindigkeitsüberwachung

Lärmschwerpunkte Kreuzung Bietigheimer Straße/Bilfinger Straße

Art/Ursache des Lärms:

- Verkehrslärm:
 - Überhöhte Geschwindigkeit am Ortseingang
 - Durchgangsverkehr
 - Starke Steigung mit Kurve

Lärmreduzierungsmaßnahmen:

- Verkehrsberuhigung
 - Verkehrsinsel am Ortseingang
 - "Zone 30"
 - Straße für Verkehr "unattraktiv" gestalten
- Geschwindigkeitsüberwachung

Lärmschwerpunkte Große Äcker

Art/Ursache des Lärms:

- Verkehrslärm:
 - Pflasterbelag "klappert"
 - höheres Abrollgeräusch
 - Überhöhte Geschwindigkeit am Ortseingang

Lärmreduzierungsmaßnahmen:

- Belag ändern/ausbessern
- Geschwindigkeitsüberwachung

Lärmschwerpunkte Württemberger Straße

Art/Ursache des Lärms:

- Verkehrslärm:
 - Durchgangsverkehr zum Stadtzentrum

Lärmreduzierungsmaßnahmen:

- Keine Verbesserungsmöglichkeiten darstellbar

Lärmschwerpunkte Ruitstraße

Art/Ursache des Lärms:

- Zugangsverkehr:
 - Gewerbegebiet Ried
 - Flohmarkt
 - Diskothek

Lärmreduzierungsmaßnahmen:

- Für Durchgangsverkehr sperren: zwischen Lugauf- und Jahn-/Riedstraße
- Beschilderung optimieren
 - Vorwegweisung (Mühlstraße)
 - Zufahrt Diskothek und Flohmarkt

Lärmschwerpunkte Planckstraße

Art/Ursache des Lärms:

- Parkplatzsuchverkehr:
 - Flohmarkt (Tag)
 - Diskothek (Nacht)
- Gewerbelärm:
 - Gaststättenlärm
 - Erschwerte Durchfahrt durch be- und entladende LKA

- Nächtliche Ruhestörung

Lärmreduzierungsmaßnahmen:

- Besseres Parkplatzangebot
- Optimierte Beschilderung
- Anliegerregelung, Schranken
- Öffnungszeiten verkürzen
- Verstärkte Polizeipräsenz

Offene Punkte

- Verkehrsplanung:
 - Regionale Abstimmung mit den Nachbargemeinden
 - Gemeinsame Planung und Umsetzung
- Stadtentwicklungsplan Freiberg:
 - Flächennutzungsplan
 - Langfristige Stadtentwicklung
 - Berücksichtigung von Lärmreduzierungsmaßnahmen
- Verkehrszählung:
 - Frequenz (Art, Anzahl)
 - Verkehrsströme
 - Binnen-, Durchgangsverkehr

Ergänzende Maßnahmen

- Psychologische Aufklärungsmaßnahmen:
 - Ziel: Breites Publikum sensibilisieren
 - Gegenseitige Rücksichtnahme (Nachbarschaftslärm)
- Offizielle Gespräche mit Betreibern:
 - Ziel: Freiwillige Maßnahmen
- Gesetzliche Vorgabe:
 - PKW + LKW + Motorrad: Lärm-Emission senken
 - Konsequenter Überwachung
- Mithilfe der Automobil- und Zulieferindustrie:
 - Reifen, Motor und Abgasanlage
 - Weniger Aggressive Werbung

AK Straßen Heutingsheim (AK 5)

Aufgrund der Berechnungen der Firma Bender + Stahl ergibt sich besonders für die Stuttgarter Straße Nord zwischen Am Pflaster und Bahnlinie ein erhebliches Konfliktpotential sowohl Nachts als auch Tags. Da das Heutingsheimer Verkehrsaufkommen überwiegend nicht durch Durchgangsverkehr verursacht wird, erschien uns eine Erwägung einer weiteren neuen Umgehungsstrasse als nicht zielführend, die bestehenden,

und sicher auch noch zunehmenden Lärmemissionen zu verringern. Wenn auch der größte Teil der Belästigung durch die Autobahn und zunehmend durch den Schienenverkehr verursacht wird, Bedarf es doch auch des Umdenkens des Einzelnen bei der Vermeidung von Lärm.

Erfolgreich kann dies jedoch nur sein, wenn ausreichend Alternativen zur Verfügung stehen. Hierzu zählen z.B. nahe Grundversorgung mit Artikeln des täglichen Lebens, die Fahrten überflüssig werden lassen, kostengünstige und attraktive Angebote des ÖPNV, die auch den zeitlichen Anforderungen genügen, sichere Möglichkeiten zu Fahrrad und zu Fuß die Ziele zu erreichen, ohne sich und andere zu gefährden. Insgesamt muss ein Miteinander aller Fortbewegungsmittel gefördert werden. Bezogen auf die Verringerung von Lärm, und der damit verbundenen Störungen, gibt es unserer Meinung nach keine Einzelmaßnahme, die Abhilfe schafft, sondern es sind viele einzelne Aktivitäten, die zum Ziel führen.

Das Ganze darf auch nicht nur lokal Heutingsheim betrachten, sondern muss in ein Gesamtkonzept, das auch die gesamte Region umfasst, eingebunden werden. Um fundierten Aussagen zu Machbarkeit und Kosten zu bekommen, schlagen wir vor, die unten aufgeführten Ideen weiter zu verfolgen.

Projektideen

Im folgenden sind die Maßnahmen aufgeführt, gegliedert nach Vermeidung, Verringerung und Verlagerung. Aktivitäten zur Verringerung von Schallimmissionen sind nicht betrachtet worden. Dies muss zur gegebenen Zeit, wenn sich alle anderen Maßnahmen als nicht wirksam zeigen würden, nachgeholt werden. Die Reihenfolge der einzelnen Punkte ist keine Rangfolge.

1. Vermeidung von Lärmemissionen

- Innerörtliches Buskonzept, das die Wohngebiete mit dem Einkaufsgebiet Stuttgarter Straße, Schulzentrum, Jugendmusikschule und Wasen miteinander verknüpft. Zum Einsatz sollten kleine Elektrobusse kommen, die zu den relevanten Zeiten in hoher Taktfrequenz zu sehr günstigen Fahrpreisen unterwegs sind.
- Ausbau der Fahrradwege. Hier unter anderem der Übergang zum Schulzentrum auf der Württemberger Straße, der Weg über den Kasteneck zum Zentrum, sowie der Weg entlang der Mühlstraße West.

2. Verringerung von Lärmemissionen

- Tempo 50 Mühlstraße West - L1138/1113 (beide Richtungen)
- Tempo 30 Zentrum bis zur Kreuzung Württemberger Straße - K 1600 (beide Richtungen)
- Verkehrsberuhigte Zonen im gesamten Wohngebiet Heutingsheim
- Ampelregelungen an die Hauptverkehrsströme anpassen

- Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen, auch stationär
- Lärmindernde Fahrbahnbeläge: Mühlstraße West, Alte Bahnlinie - Stuttgarter Straße Süd, Kopfsteinpflaster Wilhelmstraße...
- Lärmschutzwände: Alte Bahnlinie, Stuttgarter Straße Süd, Mühlstraße West
- Nachtfahrverbot für LKW. Auch das Parken von LKW in Wohngebieten sollte betrachtet werden.

3. Verlagerung von Lärmemissionen

- Nutzung der bestehenden Umgehungsstrasse Alte Bahnlinie - Stuttgarter Straße Süd
- Neubau Kreisverkehr Weidengasse unter Einbeziehung Friedhof und ALDI
- Sperrung oder teilweise Sperrung von Schleichwegen: Gründelbachstraße nachts, Eglosheimer Brücke, Friedrichstraße (als Umgehung der Ampelkreuzung)
- Stuttgarter Straße Nord als verkehrsberuhigter Bereich oder verkehrsberuhigter Geschäftsbereich bis zur Württemberger Straße: Erhöhung der Einkaufsattraktivität, Ausbau Fahrrad- und Fußgängerweg, Miteinander von ÖPNV, Fahrräder, Fußgänger und Individualverkehr