

Landeshauptstadt Stuttgart
Der Oberbürgermeister
GZ: OB 6320-20

Stuttgart, 17.11.2005

Beantwortung und Stellungnahme zu Anfrage und Antrag

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktionen SPD-Gemeinderatsfraktion
Datum 17.06.2005
Betreff Lärminderungsplanung in Stuttgart - wird die EU-Umgebungslärmrichtlinie termingerech umgesetzt?

Anlagen

Text der Anfragen/ der Anträge

Zu Ihrem Antrag Ziffer 1:

Bisher wurden Lärminderungspläne für die Stadtbezirke Vaihingen (am 18.05.2000 vom Gemeinderat beschlossen) und Zuffenhausen (am 13.11.2003 vom Gemeinderat beschlossen) fertiggestellt. Zurzeit ist der Lärminderungsplan für Bad Cannstatt in Arbeit und wird voraussichtlich bis Anfang 2006 abgeschlossen (siehe Ziffer 2). Aufgrund der neuen gesetzlich vorgegebenen Fristen werden dann die Lärmkarten und der Lärminderungsplan (Maßnahmenplan) für die gesamte Stadt in einem Zug erstellt und nicht wie bisher vorgesehen stadtgebietsweise. Mit den Arbeiten für die Lärmkarten wurde begonnen. Bei der Maßnahmenplanung soll der seit November 2004 bestehende „Beraterkreis Lärmschutz Stuttgart“ unterstützend tätig werden. Die Verwaltung geht derzeit davon aus, dass die Fristen (Lärmkarten bis 30.06.2007, Lärmaktionspläne bis 18.07.2008) eingehalten werden können, sofern die nachstehend ausführlich dargestellten Voraussetzungen organisatorischer, personeller und finanzieller Art erfüllt werden.

Wesentliche Änderungen für die Lärminderungsplanung nach dem neuen Gesetz zum Umgebungslärm

Am 30. Juni 2005 trat das „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ mit rund einjähriger Verspätung (Terminvorgabe der EU war der 18.07.04) in Kraft. Entsprechend wurden die neuen § 47a-f in das Bundes-Immissionsschutzgesetz eingefügt. Die wichtigste Änderung gegenüber der bisherigen Regelung der Lärminderungsplanung nach § 47a BImSchG ist die erstmalige Nennung von Fristen für die Aufstellung von Lärmkarten

bzw. Aktionsplänen (Maßnahmenplänen). Danach haben die Gemeinden in Ballungsräumen mit über 250 000 Einwohnern bis zum 30.06.2007 Lärmkarten und bis zum 18.07.2008 Lärmaktionspläne zu erstellen. Alle 5 Jahre sind die Lärmkarten und die Lärmaktionspläne zu aktualisieren.

In den Lärmkarten werden wie bisher die bestehende Lärmsituation, getrennt für den Straßenverkehr, Schienenverkehr, Flugverkehr und Industrie und Gewerbe, und die Lärmkonflikte dargestellt. Allerdings wurde ein neuer Lärmindex als Beurteilungsgrundlage eingeführt: der Tag-Abend-Nacht-Pegel über 24 Stunden (für die Abend- und Nacht-Zeiten gibt es bestimmte Pegelzuschläge). Die Verordnung oder Richtlinie, in der festgelegt wird, wie dieser Tag-Abend-Nacht-Pegel zu berechnen ist, gibt es aber noch nicht. Weiterhin wird der Nachtpegel (22 - 6 Uhr) und, wenn gewünscht, auch der Tagpegel (6 - 22 Uhr) berechnet.

Außerdem soll künftig die geschätzte Anzahl der Menschen und der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in einem lärmbelasteten Gebiet angegeben werden. Dies erfolgt in 5 dB-Klassen getrennt für den Tag-Abend-Nacht-Pegel und den Nachtpegel.

Eine wesentliche Änderung bei der Erstellung der Lärmaktionspläne ist die Beteiligung der Öffentlichkeit. Sie soll künftig rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die in Stuttgart bisher praktizierte Einrichtung von Runden Tischen war freiwillig.

Keine Änderung gibt es bei der Bindungswirkung des Lärminderungsplans. Das bedeutet, der Lärminderungsplan bleibt ein Strategieplan, der geeignete Maßnahmen zur Lärminderung aufführt, ohne dass ein Rechtsanspruch der Bürger auf Umsetzung der Maßnahmen oder eine Verpflichtung der zuständigen Stellen dazu besteht. Bei künftigen Planungen und Entscheidungen müssen jedoch die Aussagen des Lärminderungsplans in der Abwägung der verschiedenen Belange angemessen berücksichtigt werden.

Für die praktische Aufstellung des Lärminderungsplans ist von Bedeutung, dass mehrere Details noch in Verordnungen oder Richtlinien auf Grundlage des neuen Gesetzes geregelt werden müssen. Die dem Gesetz zugrunde liegende EU-Umgebungslärmrichtlinie lässt diese Dinge bewusst offen. Auch so lange diese Regelungen noch nicht getroffen sind, können die vorbereitenden Untersuchungen (z. B. Erhebung der erforderlichen Daten und deren Digitalisierung) durchgeführt werden.

Vorgesehenes Verfahren zur Aufstellung des Lärminderungsplans Stuttgart

Am 8. Oktober 2002 hatte das Amt für Umweltschutz im Ausschuss für Umwelt und Technik über das geplante Vorgehen beim Lärminderungsplan Stuttgart berichtet (GRDrs 823/2002 bzw. Niederschrifts-Nr. 577/2002). Es war vorgesehen, dass nach und nach für einzelne Stadtgebiete (Stadtbezirke bzw. mehrere benachbarte Stadtbezirke gemeinsam) Lärminderungspläne aufgestellt werden, die sich in einigen Jahren zu einem Plan für die Gesamtstadt zusammenfügen. Die Aufstellung der Lärminderungspläne für die einzelnen Stadtgebiete sollte zeitlich parallel, aber in versetztem Bearbeitungsstadium erfolgen. Wenn die Arbeiten für den ersten Lärm-

minderungsplan fortgeschritten sind, wird mit den Arbeiten für den nächsten Plan begonnen usw.

Da sich die Runden Tische mit Beteiligung örtlicher Bürger- und Handelsvereine sehr bewährt haben, möchte das Amt für Umweltschutz auch bei den weiteren Lärmmin-derungsplanungen Runde Tische einrichten oder die betroffene Bevölkerung in ande-erer geeigneter Form an der Maßnahmenplanung beteiligen. Das neue Gesetz fordert auch eine angemessene Mitwirkungsmöglichkeit der Bevölkerung, auch wenn noch nicht festgeschrieben ist, wie die Mitwirkung aussehen soll. Eine aktive Beteiligung der Bevölkerung erfordert jedoch Zeit.

Angesichts der im neuen Gesetz genannten engen Fristen bis zur Aufstellung von Lärmkarten und Lärmaktionsplänen hält die Verwaltung es nun für zweckmäßiger, die Vorgehensweise zu ändern.

Die Lärmkarten sollen nun in einem Zug für die Gesamtstadt bis zum vorgeschriebe-nen Termin 30.06.2007 fertiggestellt werden. Es ist vorgesehen, die Lärmkarten für den Straßen- und Schienenverkehr zum großen Teil selbst zu erstellen. Bei der Er-stellung der Lärmkarten für den Straßenverkehr wird die Stadt weitgehend kostenfrei vom Ingenieurbüro Accon im Rahmen des EU-Forschungsprojekts „Quiet City Trans-port“ unterstützt. Die Lärmkarten für Industrie und Gewerbe sowie für größere Sport- und Freizeitanlagen sollen auch mit Hilfe externer Ingenieurbüros berechnet werden.

Ebenso soll der Lärmaktionsplan für die Gesamtstadt in einem Zug bis zum 18.07.2008 aufgestellt werden. Lediglich der schon weit fortgeschrittene Lärmminde-rungsplan Bad Cannstatt wird wie vorgesehen fertiggestellt (voraussichtlich bis An-fang 2006). In der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit kann der Lärmaktionsplan für Stuttgart nicht so detailliert sein wie es die Pläne für Vaihingen und Zuffenhausen sind und der von Bad Cannstatt sein wird. Er wird sich vielmehr zunächst auf relativ wenige, großräumig wirkende Maßnahmen beschränken.

An der Maßnahmenplanung soll der bereits bestehende „Beraterkreis Lärmschutz Stuttgart“ entscheidend mitwirken. Die Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit wird sich dagegen aus Zeitgründen zunächst auf das gesetzlich geforderte Mindestmaß beschränken. Bei der ursprünglich geplanten Vorgehensweise mit Runden Tischen in den Stadtbezirken kann der gesetzlich festgelegte Termin nicht eingehalten werden. Die Bevölkerung erhält jedoch im Anschluss bei der Aufstellung von detaillierten Lärmmin-derungsplänen in ihrem jeweiligen Stadtbezirk intensive aktive Mitwirkungs-möglichkeiten.

Der „Beraterkreis Lärmschutz Stuttgart“ (BKLS) ist am 15.11.2004 erstmals zusam-mengetreten. Er wurde in der Absicht gegründet, dass er eine Steuerungsfunktion bei der Aufstellung des Lärmmin-derungsplans Stuttgart übernehmen und den Auf-stellungsprozess fachlich begleiten wird (siehe GR Drs 823/2002). Teilnehmer des BKLS sind Vertreter aus gesamtstädtisch agierenden, nicht an einen bestimmten Stadtbezirk gebundene Organisationen wie z.B. Verband Region Stuttgart, IHK, ADAC, VCD, BUND (Teilnehmerliste siehe Anlage 1).

In vier Sitzungen hat der BKLS Ziele und Leitbilder für eine „Vision Lärmschutz Stutt-gart 2030“ entworfen (siehe Anlage 2). Nach dem bisher eher abstrakten und langfri-stigen Ansatz kann der BKLS ab Herbst dieses Jahres konkrete Maßnahmen erar-

beiten, worunter auch kurzfristig umsetzbare sein sollen. Untersuchungsraum wird die gesamte Stadt sein, was bedeutet, dass sich der BKLS bei seinem Maßnahmenkonzept auf großräumige Maßnahmen bzw. auf die großen Verkehrsachsen konzentriert (z.B. Maßnahmen an den Bundesstraßen, Zonen für Lkw-Fahrverbote). Ergänzend dazu wird eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe die Vorschläge des BKLS (wie bei den bisherigen Lärminderungsplanungen) auf ihre technische Umsetzbarkeit prüfen. BKLS und Verwaltung müssen zudem die Maßnahmen mit dem Luftreinhalteplan für Stuttgart abstimmen. Fachlich sind somit die Voraussetzungen gegeben, dass der Lärminderungsplan fristgemäß bis zum 18.07.2008 aufgestellt werden kann.

Die engen gesetzlich gesetzten Fristen verlangen aber auch eine ausreichende personelle und finanzielle Ausstattung. Der für die Lärminderungsplanung zuständige Mitarbeiter beim Amt für Umweltschutz kann die vielen für die Aufstellung des Lärminderungsplans notwendigen Arbeiten allein nicht in der geforderten Zeit bewältigen. Die Verwaltung hat daher dem Gemeinderat zum anstehenden Haushalt 2006/2007 die Schaffung einer Stelle eines technischen Sachbearbeiters zunächst befristet auf drei Jahre vorgeschlagen. Darüber hinaus werden - wie bisher - Sachmittel in Höhe von 25 000 € pro Jahr als budgeterhöhender Sondereinfluss bereitgestellt. Eventuell erforderliche Mehrausgaben müssen aus laufenden Budgets gedeckt werden. Der Lärminderungsplan ist bis zur erstmaligen Aufstellung bis 18.07.2008 als ein Projekt anzusehen. Sachmittel fallen dann zur Ausgabe an, wenn es für den Projektverlauf und den termingerechten Abschluss am günstigsten ist. Dies stimmt nicht zwangsläufig mit den Haushaltsjahren überein. Für den geregelten Fortschritt des Projekts ist es daher unabdingbar, dass Haushaltsreste ungekürzt ins nächste Jahr übertragen werden können. Diese Regelung muss mindestens bis 2008 gelten.

Zu Ihrem Antrag Ziffer 2:

Die Lärmkarten für den Straßenverkehr, Schienenverkehr und Sport- und Freizeitanlagen in Bad Cannstatt liegen vor. Sie dokumentieren die in manchen Gebieten sehr hohe Lärmbelastung. Der Runde Tisch hat seine Arbeit beendet und sehr viele Maßnahmen vorgeschlagen. Die Arbeit ist in einem Ergebnisbericht zusammengestellt. Die Verwaltung prüft derzeit die Maßnahmenvorschläge auf Durchführbarkeit. Der Lärminderungsplan wird voraussichtlich bis Anfang 2006 vorliegen. Nähere Informationen zum Sachstand gibt es in einer gesonderten Mitteilungsvorlage (GRDrs 811/2005).

Zu Ihrem Antrag Ziffer 3:

Lärmmindernde Fahrbahnbeläge:

Bei niedrigen Geschwindigkeiten dominieren die Motorengeräusche, weshalb der Fahrbahnbelag dort eine untergeordnete Rolle spielt. Bei Geschwindigkeiten ab etwa 50 km/h überwiegen dagegen die Reifen-/ Fahrbahngeräusche (Rollgeräusche). Dann können lärmmindernde Fahrbahnbeläge ein hohes Lärminderungspotenzial entfalten.

So ist z.B. ein Splittmastixasphalt um 2 dB(A) leiser als eine Gussasphaltoberfläche und um 4 dB(A) leiser als eine Betondecke. Offenporige Asphaltdeckschichten (im Volksmund oft als „Flüsterasphalt“ bezeichnet) können den Lärm um weitere 3 dB(A) mindern. (Zum Vergleich: eine Pegelminderung von 3 dB(A) erreicht man, wenn die Verkehrsmenge halbiert wird, sofern Lkw-Anteil und Geschwindigkeit unverändert bleiben!)

Allerdings stoßen die offenporigen Asphalte auf technische Schwierigkeiten. Ihre Lärminderungswirkung beruht darauf, dass sich die Reifen-Fahrbahn-Geräusche in den Hohlräumen der Straßenoberfläche „fangen“. Fahrbahn- und Reifenabrieb verstopfen die Poren jedoch. Die Lärminderungswirkung lässt daher mit der Zeit nach.

Besondere Sorgfalt muss auf den Einbau des Asphalts gelegt werden. Die Herstellung kann nur maschinell erfolgen, was bei kleineren Straßenaufgrabungen (z. B. im Zuge von Kanalarbeiten) von Nachteil ist, da die Ausbesserung kleinerer Straßenoberflächen in der Regel manuell erfolgt. Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass die offenporigen Asphalte über die gesamte Breite der Fahrbahn an einem Stück (heiß in heiß) eingebaut werden müssen. Dies ist bei einem Neubau einer Straße ohne Schwierigkeiten zu bewältigen. Bei einer Fahrbahnsanierung ist der Einbau von offenporigen Asphalten auf einzelnen Bahnen somit nicht möglich, aufwendige Umleitungen sind einzurichten und mit erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen ist zu rechnen.

Die Herstellungskosten der offenporigen Asphaltbeläge sind etwa doppelt so hoch wie die der Standardbeläge.

Weitere Nachteile bestehen in der geringeren Haltbarkeit (ca. 6 - 8 Jahre gegenüber 10 - 20 Jahren von normalen Asphaltdecken), dem erhöhten Salzverbrauch beim Winterdienst (zwei- bis dreimal so hoch) und der aufwendigen und dadurch teureren Entwässerung des Straßenaufbaus.

Es besteht sicher noch ein großes Potenzial, künftig durch verbesserte Fahrbahndecken, die auch die Anforderungen an die Verkehrssicherheit, Haltbarkeit und Unterhaltungskosten erfüllen, eine dauerhafte Lärminderung zu erreichen. Die Forschungen über die Einsatzmöglichkeiten lärmmindernder Fahrbahnoberflächen dauern an.

Im Stadtgebiet Stuttgarts wurden bisher keine offenporigen Deckbeläge eingebaut.

Wirksamkeit von Lärmschutzbauwerken:

Die Wirksamkeit von Lärmschutzbauwerken (Wände, Wälle, Steilwälle, Wall-Wand-Kombinationen) wird im wesentlichen von deren Höhe und ihrem Abstand zur Schallquelle bestimmt. Eine Wirkung tritt erst dann ein, wenn die Sichtverbindung zwischen Quelle und Empfänger unterbrochen ist. Jeder zusätzliche Höhenmeter bringt eine immer geringere zusätzliche Lärminderung. Weiterhin muss darauf geachtet werden, dass keine Lücken im Bauwerk die ansonsten vorhandene Lärminderung wieder aufheben. Um zu verhindern, dass durch Reflexionen der Wand der Schallpegel auf der gegenüber liegenden Straßenseite erhöht wird, muss die Wand schallabsorbierend gebaut werden.

Durch Lärmschutzwände oder -wälle sollte zumindest eine Lärminderung von 5 dB(A) erreicht werden. In günstigen Fällen können Minderungen von 10 dB(A) oder gar mehr erzielt werden. Noch wesentlich wirksamer sind Einhausungen oder Tunnels. Allerdings sind deren Bau- und Unterhaltskosten auch viel höher.

Eine Auflistung der Lärmschutzbauwerke an Autobahnen und Bundesstraßen in Stuttgart enthält Anlage 3, an den übrigen Straßen Anlage 4.

Investitionskosten:

Die Baukosten von Lärmschutzwänden sind material- und gestaltungsabhängig. Der Kostenrahmen stellt sich wie folgt dar:

Aluminium	600 -	900 €/m ²
Holz	800 -	1050 €/m ²
Edelstahl	700 -	800 €/m ²
Beton	350 -	600 €/m ²

Tunnel 20 000 - 30 000 €/m

Die angegebenen Kosten für den Tunnelbau sind ein Durchschnittswert der städtischen Tunnels. Sie können je nach Geologie, Querschnitt, Bauweise und ähnlichem erheblich abweichen.

Durch besondere gestalterische Anforderungen bei Lärmschutzwänden sind noch höhere Kosten zu erwarten. Weiterhin steigen die Kosten sehr stark bei Wänden über 4 m Höhe.

Die Baukosten für einen Steilwall sind in der Regel ähnlich hoch wie für eine Lärmschutzwand.

Durchschnittliche Investitionskosten von Lärmschutzwällen können nicht angegeben werden. Sie hängen in erster Linie davon ab, ob für den Bau in der näheren Umgebung größere Erdmassen zur Verfügung stehen. Weitere Einflussfaktoren sind der Aufwand für das Verdichten (abhängig vom gelieferten Material) sowie die Möglichkeit, den Kern z. B. aus unbedenklichem Abbruchmaterial bilden zu können.

Unterhaltskosten:

Für Lärmschutzwälle fallen nach der Bepflanzung und Ersteinsaat abgesehen von den Kosten für die Grünpflege praktisch keine weiteren Kosten an.

Die Unterhaltskosten für die Lärmschutzwände beschränkten sich in der Vergangenheit auf die Personalkosten der Bauwerkskontrolle. Zukünftig muss jedoch damit gerechnet werden, dass Lärmschutzwände, die 30 Jahre und älter sind, erneuert werden müssen. Die hierfür anfallenden Kosten sind mit denen für einen Neubau gleichzusetzen.

Bei Einhausungen und Tunnels entstehen Unterhaltskosten vor allem für die Stromversorgung (Beleuchtung, Lüftungsanlagen, sonstige betriebs- und sicherheitstechni-

sche Einrichtungen wie z. B. Feuerlöscher, Kameras) und die Reinigung. Als Durchschnittswert können hier 150 €/laufendem Meter und Jahr angesetzt werden. Im Einzelfall können die tatsächlichen Werte wesentlich davon abweichen. Falls die Möglichkeiten einer natürlichen Belüftung bestehen, wie z. B. beim Lärmschutztunnel in Neugreut, reduzieren sich die Unterhaltskosten entsprechend.

Wesentliche Vor- und Nachteile:

Der Vorteil eines Lärmschutzwalls liegt bei seiner hohen Wirksamkeit bei gleichzeitig niedrigen Unterhaltskosten. Darüber hinaus lässt er sich gestalterisch leichter in die Landschaft einbinden als eine Lärmschutzwand. Außerdem kann die Rückseite etwa für die Anlage eines Kinderspielplatzes (Beispiel: Wohngebiet Lauchäcker in Vaihingen) oder für Garagenanlagen genutzt werden. Dem stehen als wesentliche Nachteile der größere Flächenbedarf und die im Vergleich mit einer Wand geringere Minderungswirkung bei gleicher Höhe gegenüber. Die geringere Lärmreduzierung ist darin begründet, dass der Abstand zwischen dem höchsten Punkt des Lärmschutzbauwerks und der Straße bei einem Wall größer ist als bei einer Wand gleicher Höhe.

Lärmschutzwände benötigen hingegen nur eine verhältnismäßig kleine Grundfläche. In Bestandsgebieten stellen sie deshalb oft die einzig mögliche Abschirmmaßnahme dar. Für die Gestaltung bieten sich viele Materialien wie Holz, Glas, Aluminium oder Beton an, die auch miteinander kombiniert werden können. Wesentlicher Nachteil gegenüber einem Wall ist die erheblich schwierigere Einbindung in das Stadtbild. Weiterhin ist die Schattenwirkung zu berücksichtigen, z.B. bei der Vereisung von Straßen und der Einschränkung der Besonnung von Privatgrundstücken.

Gekröpfte Lärmschutzwände sind eine gestalterische Sonderform und können eine Alternative zu herkömmlichen Wänden darstellen. Ihr Vorteil liegt darin, dass durch die Übertragung über die Fahrbahn eine geringere Höhe ausreicht, um die gleiche Lärmreduzierung zu erreichen. Da die Übertragung nicht ins Lichtprofil der Straße fallen darf, sind ihre Einsatzmöglichkeiten beschränkt. Durch die aufwendige Konstruktion der Wände sind die Herstellungskosten höher als bei konventionellen Lärmschutzwänden. In Stuttgart wurden gekröpfte Lärmschutzwände bisher nicht verwirklicht.

Wall-Wand-Kombinationen oder Steilwälle verbinden die Vorteile von Wand und Wall. Hohe Steilwälle bestehen aus erdgefüllten Betonformsteinen oder sie sind mit Geotextilien bewehrt. Sie lassen sich gut in die Landschaft einpassen und benötigen nur eine relativ geringe Grundfläche. Wegen der geringen Erdmasse in den Steilwällen muss die Bepflanzung jedoch häufig künstlich bewässert werden (höhere Unterhaltskosten). Die Baukosten sind in der Regel mindestens ebenso hoch wie bei reinen Lärmschutzwänden.

Optimale Lärmschutzeinrichtungen sind Einhausungen oder Tunnels. Dadurch können die Flächen neben und zum Teil über dem Tunnel städtebaulich genutzt werden. Probleme mit Lärm und Abgasen können jedoch an den Tunnelportalen auftreten. In der Herstellung und im Unterhalt sind sie jedoch sehr kostenintensiv.

Zu Ihrem Antrag Ziffer 4:

Die Zuständigkeit für den Bau und die Unterhaltung von Lärmschutzeinrichtungen hängt davon ab, aus welchem Anlass der Lärmschutz errichtet wird. Beim Neubau von Straßen oder Wohngebieten ist grundsätzlich der jeweilige Planungsträger für den Lärmschutz und seine Finanzierung verantwortlich. Es lassen sich hier drei Fälle unterscheiden:

1. Bau von schützenswerten Einrichtungen (Wohngebiete, Schulen, Krankenhäuser usw.) in der Nähe einer vorhandenen Straße:

Zuständig ist die planende Kommune (in Stuttgart das Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung in Verbindung mit dem Amt für Umweltschutz. Das Tiefbauamt baut und unterhält die Maßnahme). Die Kosten für Lärmschutzbauwerke werden gewöhnlich als Erschließungskosten auf die Anlieger umgelegt.

2. Neubau einer Straße in der Nähe von vorhandenen schützenswerten Einrichtungen:

Zuständig ist der Straßenbaulastträger (bei städtischen Straßen das Tiefbauamt, bei Landes- und Bundesstraßen sowie bei Autobahnen die Straßenbauverwaltung des Landes). Die Kosten für die notwendigen Lärmschutzbauwerke werden aus den Mitteln für den Straßenbau finanziert.

3. Bestandsgebiete (Wohngebiete und schützenswerte Einrichtungen an vorhandenen lauten Straßen):

Zuständig ist der Straßenbaulastträger (bei städtischen Straßen das Tiefbauamt, bei Landes- und Bundesstraßen sowie bei Autobahnen die Straßenbauverwaltung des Landes). Lärmschutzmaßnahmen erfolgen freiwillig im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Bei der Planung und Ausführung von Lärmschutzeinrichtungen in Stuttgart sind das Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung, das Amt für Umweltschutz sowie das Tiefbauamt beteiligt. Je nach Fortschritt der Planung wechselt die Federführung. Das Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung stellt die grundsätzliche Erfordernis fest, das Amt für Umweltschutz führt die Lärmschutzberechnungen durch, das Tiefbauamt plant die Lärmschutzeinrichtung und führt sie aus. Für die Durchführung von Schallschutzfensterprogrammen ist in der Regel das Amt für Liegenschaften und Wohnen zuständig.

Dr. Wolfgang Schuster

Verteiler
<Verteiler>