

Sitzung des Stadtrates

Am **Montag, 10. Februar 2020**, findet um **19:00 Uhr**, im **Sitzungssaal, Schlossplatz 1, 89264 Weißenhorn**, eine Sitzung **des Stadtrates** statt.

Tagesordnung

Öffentliche Sitzung:

1. Bekanntgaben
2. Einführung der Ehrenamtskarte - Antrag der SPD-Fraktion und Frau Kempter
3. Systemfestlegung für Leichtverpackungen in der Stadt Weißenhorn ab dem 01.01.2021 - Unterzeichnung der Abstimmungsvereinbarung
4. Lärmaktionsplan für Teile Weißenhorns, Hegelhofens und Attenhofens
5. Planung der Glasfaseranschlüsse an den Schulen der Stadt Weißenhorn

Sitzungsvorlage **des Stadtrates**

am 10.02.2020

TOP 2.

öffentlich

DSNR.: SR 10/2020

Einführung der Ehrenamtskarte - Antrag der SPD-Fraktion und Frau Kempter

Anlage/n: Antrag der SPD-Fraktion - Ehrenamtskarte
Akzeptanzvereinbarung BLANKO

Sachbericht:

Mit Schreiben vom 08.12.2019 stellte sowohl die SPD-Fraktion als auch Frau Kempter von der WÜW den Antrag auf Beratung und Beschlussfassung des Themas Einführung der Ehrenamtskarte in Weißenhorn.

Die Ehrenamtskarte wurde vom Bayerischen Staatsministerium eingeführt um ein Zeichen der Anerkennung zu setzen für all diejenigen Ehrenamtlichen, die sich ganz besonders für das Gemeinwesen engagieren.

Neben der Anerkennung für besonderes ehrenamtliches Engagement sollen mit der Bayerischen Ehrenamtskarte (BEK) auch Vergünstigungen verbunden sein. Diese Vergünstigungen werden angeboten von öffentlichen und privaten Einrichtungen in allen Landkreisen und kreisfreien Städten, welche die BEK anbieten.

Die offiziellen Akzeptanzstellen der BEK gehen eine Vereinbarung mit dem Landkreis Neu-Ulm, vertreten durch die Freiwilligenagentur Hand in Hand, ein. Diese Kooperation zeigt die Wertschätzung des ehrenamtlichen Engagements und kann zu Werbezwecken genutzt werden.

Alle Akzeptanzstellen werden auf den Hompages des Bayerischen Staatsministeriums und des Landkreises Neu-Ulm veröffentlicht. Zusätzlich erhalten die Akzeptanzstellen Plakate, Aufkleber, etc. kostenlos zur Verfügung gestellt. Möglich ist es auch, werbewirksame Aktionen durchzuführen.

Die BEK stellt eine besondere Anerkennung für die Ehrenamtlichen dar, da auch Bedingungen an die Ehrenamtskarte geknüpft sind.

Voraussetzung für die Ehrenamtlichen um die BEK zu erhalten:

- Durchschnittlich fünf Stunden pro Woche freiwilliges unentgeltliches Engagement
- Mindestens zwei Jahre gemeinwohlorientiert aktiv im Bürgerschaftlichen Engagement
- Mindestalter: 16 Jahre
- Inhaber einer Jugendleiterkarte (Juleica)
- Inhaber des Ehrenzeichens des Bayerischen Ministerpräsidenten

Da sich in der Stadt Weißenhorn das Freibad als Einrichtung für Vergünstigungen anbietet, hat sich Herr Palige diesbezüglich informiert. Denkbar und sinnvoll wäre aus seiner Sicht einen ermäßigten Eintritt wie bei Rentnern, Schülern, Schwerbehinderten etc. zu ermöglichen (Einzeleintritt 1,80 € / Saisonkarte 22,00 €).

Eine vollumfängliche Freistellung des Eintrittspreises wird aus steuerlicher Sicht abgeraten.

Sollte die Einführung der Ehrenamtskarte und folglich der Abschluss der Akzeptanzvereinbarung durch den Stadtrat beschlossen werden, müsste die Änderung der Benutzungsordnung erfolgen.

Beschlussvorschlag:

„Die Ehrenamtskarte soll im Bereich der städtischen Bäder eingeführt werden, die Benutzungsordnung ist entsprechend anzupassen und die Akzeptanzpartnervereinbarung ist mit dem Landkreis Neu-Ulm zu schließen.“

Melanie Müller
Leiterin Fachbereich 1

Dr. Wolfgang Fendt
1. Bürgermeister

Verwaltungsinterne Vermerke:

Information und Beteiligung der Fachbereiche			
<input checked="" type="checkbox"/> Fachbereich 1 Freiwilligenagentur	<input type="checkbox"/> Fachbereich 2	<input checked="" type="checkbox"/> Fachbereich 3 Herr Palige	<input checked="" type="checkbox"/> Fachbereich 4 Bädebetriebe
Sitzungsvorlagen mit möglicher finanzieller Auswirkung			
Für den betroffenen TOP sind			
<input type="checkbox"/> <u>keine</u> Haushaltsmittel erforderlich			
<input type="checkbox"/> Haushaltsmittel erforderlich (-> Gegenzeichnung der Finanzverwaltung erforderlich)			
<input type="checkbox"/> und unter der Haushaltsstelle		eingestellt <input type="checkbox"/> und noch <u>keine</u> Haushaltsmittel eingestellt	
Gegenzeichnung der Finanzverwaltung:			
Bekanntgabe von NÖ-TOP's:			
<input type="checkbox"/> Bekanntgabe des Beschlusses sobald Gründe für die Geheimhaltung weggefallen sind (Art. 52 Abs. 3 GO).		<input type="checkbox"/> Personalangelegenheit keine Bekanntgabe.	

SPD-Stadtratsfraktion

Herbert Richter
Lohengrinstraße 8
89264 Weißenhorn

Stadt Weißenhorn
Bürgermeister Dr. Fendt
Schlossplatz 1
89264 Weißenhorn

Weißenhorn, 08.12.2019

**Antrag
Vergünstigungen für Inhaber der Ehrenamtskarte**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Dr. Fendt,

wir bitten um Beratung und Beschlussfassung des folgenden Antrags in der nächsten Stadtratsitzung.

„Die Stadtverwaltung wird beauftragt, dem Stadtrat bzw. Hauptausschuss in den nächsten zwei Monaten Vorschläge für Vergünstigungen für Inhaber der Bayerischen Ehrenamtskarte, die seitens der Stadt Weißenhorn gewährt werden können, zur Entscheidung vorzulegen. Eine entsprechende Satzung ist vorzubereiten.“

Begründung:

In unserer Gesellschaft herrscht breiter Konsens darüber, dass das Ehrenamt sehr wichtig ist. Aus unserer Sicht ist eine der vordringlichsten Aufgaben der öffentlichen Hand, ehrenamtlichen Einsatz, wo es geht, zu stärken.

Der Landkreis Neu-Ulm hat mit der Freiwilligenagentur „Hand in Hand“ eine Koordinierungsstelle für die Unterstützung des Ehrenamtes eingerichtet. Der Weißenhorner Stadtrat hat ebenfalls per Beschluss eine Freiwilligenagentur eingerichtet, die allerdings noch in der Praxis umgesetzt werden muss.

Mit der Bayerischen Ehrenamtskarte wurde ein Mittel geschaffen, den ehrenamtlich Tätigen „Danke“ zu sagen. Die Ehrenamtskarte ermöglicht es deren Inhabern, ein breites Angebot an Vergünstigungen in Anspruch zu nehmen.

Wir sind der Meinung, dass sich auch die Stadt Weißenhorn mit Vergünstigungen für Inhaber der Ehrenamtskarte beteiligen soll. Auch in Weißenhorn und den Ortsteilen sind Tag für Tag zahlreiche Ehrenamtliche in vielen Bereichen tätig.

Dieses Engagement wollen wir stärken und ausbauen. Angebote mit Vergünstigungen bei der Nutzung von städtischen Einrichtungen oder bei städtischen Veranstaltungen wären eine Geste, um die Wertschätzung der Stadt Weißenhorn gegenüber den ehrenamtlich Tätigen zum Ausdruck zu bringen.

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Richter
Stadtrat
Fraktionsvorsitzender

Ingeborg Dick
Stadträtin



NU

Landkreis Neu-Ulm

Freiwilligenagentur „Hand in Hand“

Akzeptanzpartner-Vereinbarung

Der Landkreis Neu-Ulm, vertreten durch die Freiwilligenagentur Hand in Hand, schließt mit der

Firma

(im Folgenden als Akzeptanzpartner bezeichnet) nachfolgende Vereinbarung.

Der Akzeptanzpartner gewährt Inhaberinnen und Inhabern der Bayerischen Ehrenamtskarte folgende Vergünstigungen, bzw. folgenden Rabatt:

.....
.....
.....
.....

Der Akzeptanzpartner kann den Rabatt auf eine bestimmte Einkaufssumme, einen bestimmten Aktionszeitraum oder auf die Abgabe haushaltsüblicher Mengen beschränken.

Die Inhaberin oder der Inhaber der Bayerischen Ehrenamtskarte hat die Ehrenamtskarte dem Akzeptanzpartner vor dem Einkauf vorzulegen.

Der Akzeptanzpartner ist berechtigt, von der Inhaberin oder dem Inhaber der Bayerischen Ehrenamtskarte die Vorlage eines gültigen Ausweispapiers zu verlangen.

Der Akzeptanzpartner ist weiterhin berechtigt, sich als solcher für Werbezwecke auszuweisen. Bei Bedarf erhält der Akzeptanzpartner entsprechende Aufkleber oder die digitalen Logos der Bayerischen Ehrenamtskarte.

Diese Vereinbarung gilt bis auf Weiteres und kann sowohl vom Landratsamt Neu-Ulm, vertreten durch die Freiwilligenagentur Hand in Hand, als auch vom Akzeptanzpartner jederzeit ohne eine Kündigungsfrist und ohne Angabe von Gründen gekündigt werden.

Neu-Ulm, den

.....
Unterschrift Akzeptanzpartner

.....
für die Freiwilligenagentur „Hand in Hand“



Sitzungsvorlage **des Stadtrates**

am 10.02.2020

TOP

öffentlich

DSNR.:

Systemfestlegung für Leichtverpackungen in der Stadt Weißenhorn ab dem 01.01.2021 - Unterzeichnung der Abstimmungsvereinbarung

Anlage/n: Schreiben des AWB Neu-Ulm vom 23.12.2019
Entwurf Abstimmungsvereinbarung
Entwurf Vereinbarung über die Mitbenutzung des Wertstoffhofes

Sachbericht:

Mit Beschluss des Stadtrates vom 29.04.2019 wurde die grundlegende Entscheidung getroffen, bei der Erfassung von Leichtverpackungen einen Wechsel auf das Sammelsystem „Gelbe Tonne“ zu vollziehen. Weiterhin soll eine Abgabemöglichkeit am Wertstoffhof bestehen bleiben.

Zwischenzeitlich sind die Verhandlungen zwischen dem Abfallwirtschaftsbetrieb Neu-Ulm und den DSD-Systempartnern zum Abschluss gekommen. Die Systembeschreibung der Erfassung von Leichtverpackungen entspricht genau dem Stadtratsbeschluss vom 29.04.2019. Die gelbe Tonne wird in den Städten Illertissen, Vöhringen und Weißenhorn für die LVP-Erfassung eingeführt. Die Leerung wird im vierwöchigen Turnus stattfinden. Ergänzend dazu wird im Wertstoffhof ein Container aufgestellt, in dem zusätzlich anfallende LVP-Mengen erfasst werden.

Wie bereits zu erwarten war, entfällt zukünftig das Entgelt für die Mitbenutzung des Wertstoffhofes. Dem Abfallwirtschaftsbetrieb Neu-Ulm wurde mit Schreiben vom 10.01.2019 bereits signalisiert, dass wir den Vereinbarungen so zustimmen werden, da diese der bisherigen Beschlusslage entsprechen.

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der Abstimmungsvereinbarung und der Vereinbarung über die Mitbenutzung des Wertstoffhofes. Einer endgültigen Unterzeichnung der Verträge wird zugestimmt.

Andreas Palige
Sachbearbeiter

Dr. Wolfgang Fendt
1. Bürgermeister

Verwaltungsinterne Vermerke:

Information und Beteiligung der Fachbereiche Fachbereich 1 Fachbereich 2 Fachbereich 3 Fachbereich 4

Sitzungsvorlagen mit möglicher finanzieller Auswirkung

Für den betroffenen TOP sind

keine Haushaltsmittel erforderlich

Haushaltsmittel erforderlich (-> Gegenzeichnung der Finanzverwaltung erforderlich)

und unter der Haushaltsstelle eingestellt und noch keine Haushaltsmittel eingestellt

Gegenzeichnung der Finanzverwaltung:**Bekanntgabe von NÖ-TOP's:**

Bekanntgabe des Beschlusses sobald Gründe für die Personalangelegenheit keine
Geheimhaltung weggefallen sind (Art. 52 Abs. 3 GO). Bekanntgabe.

Ihr Partner in Abfallfragen!



AWB des Landkreises Neu-Ulm • Postfach 11 02 • 89258 Weißenhorn

**An die
Städte Illertissen, Vöhringen und
Weißenhorn**

Unser Zeichen	636/9/3/8
Bearbeiter	Eisner Sylvia
Telefon	07309/878-1203
Fax	07309/878-1399
E-Mail	Sylvia.Eisner@awb-neu-ulm.de
Datum	23.12.2019

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

beiliegend erhalten Sie die von uns mit dem Vertreter der Dualen Systeme verhandelten Vereinbarungen über die Abstimmung der Erfassung von Leichtverpackungen in Ihrer Kommune sowie die Systembeschreibung der LVP-Erfassung und die Vereinbarung über die Mitbenutzung der Wertstoffhöfe für die LVP-Erfassung für den Zeitraum ab 2021.

Da die Kommune zuständig für die Erfassung von Hausmüll ist, müssen die dualen Systeme mit Ihnen die Abstimmungsvereinbarung für die Erfassung von LVP abschließen. Es handelt sich hier um eine Mustervereinbarung mit abgestimmten, landkreisbezogenen Ergänzungen.

In allen andere Bereichen ist der Landkreis vertreten, durch den AWB, zuständig. Die Kostenaufteilung der Nebenentgelte, für die Mitbenutzung der Depotcontainerstandplätze sowie die Öffentlichkeitsarbeit, werden wir Ihnen im bisherigen Verhältnis zuleiten. Hinsichtlich der Kosten für die Mitbenutzung der Papiererfassung stehen wir mit den dualen Systemen weiter in Verhandlungen.

Die Systembeschreibung der Erfassung von Leichtverpackungen entspricht den mit Ihnen besprochen Grundsätzen. Es wird eine gelbe Tonne für die LVP-Erfassung eingeführt. Die gelbe Tonne wird monatlich geleert, ergänzend wird am Wertstoffhof ein Container aufgestellt, in dem zusätzlich anfallende LVP-Mengen erfasst werden. Die Leerung des Containers erfolgt regelmäßig nach Bedarf.

In der Abstimmungsvereinbarung sind die grundlegenden Regelungen über die Erfassung der LVP und die Mitbenutzung der kommunalen Einrichtungen sowie die Zusammenarbeit mit den dualen Systemen niedergelegt.

AWB - Abfallwirtschaftsbetrieb des Landkreises Neu-Ulm • Daimlerstr. 36 (beim Müllkraftwerk) • 89264 Weißenhorn
Sitz des Eigenbetriebes: Weißenhorn Amtsgericht Memmingen HRA 10359 • Werkleiter Thomas Moritz
Tel.: 07309/878-0 • Fax: -216 • E-Mail: info@awb-neu-ulm.de • www.awb-neu-ulm.de • UST-ID-NR.DE 262 621 288
Sparkasse Neu-Ulm Illertissen • IBAN: DE36 7305 0000 0430 5009 00 BIC: BYLADEM1NUL



Bitte teilen Sie uns bis 14.01.2020 mit, ob Sie die vorliegenden Vereinbarungen unterzeichnen werden bzw. Änderungen wünschen. Im Falle einer Änderung möchten wir Sie darauf hinweisen, dass davon auszugehen ist, dass die dualen Systeme Änderungen voraussichtlich ablehnen, so dass diese von Ihnen im Verwaltungsrechtsweg durchzusetzen sind.

Gerne stehen wir Ihnen für Fragen zur Verfügung und verbleiben,

mit freundlichen Grüßen

Thomas Moritz
Werkleiter

Anlagen

Abstimmungsvereinbarung
Systembeschreibung
Mitbenutzung von Wertstoffhöfen

Systemfestlegung LVP in der Stadt Weißenhorn ab dem 01.01.2021

Gelbe Tonne

zur Erfassung von Metallen, Kunststoffen und Verbunden
Anmerkung:

In Weißenhorn wird bis zum 31.12.20 LVP sortenrein auf dem Wertstoffhof und über Depotcontainer für Weißblech erfasst, diese Erfassung wird zum 01.01.21 eingestellt. Dafür wird ab 2021 die Gelbe Tonne eingeführt

1. Anteil: ca. 7,71 % der Einwohner des Landkreises
ca. 98 % der Einwohner der Stadt Weißenhorn
2. Gefäßtyp: ca. 5.050 MGB 240l Farbe gelb
ca. 27 MGB 1.100l Farbe gelb
3. Sammelrhythmus: 4-wöchentlich

Es steht Weißenhorn frei, auf eigene Kosten mit dem Entsorger einen abweichenden Sammelrhythmus (2- statt 4-wöchentlich) zu vereinbaren.

4. Besonderheiten: Wegen der Neueinführung des Systems in Weißenhorn fehlen Erfahrungswerte bezüglich der Anzahl der Gelben Tonnen.
Die angegebene Anzahl wurde anhand der Anzahl der Restmüllbehälter bzw. anhand von Vergleichswerten anderer Vertragsgebiete hochgerechnet. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass unser Unternehmen für die Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Angaben keine Gewähr übernimmt. Nachforderungen gegen den Auftraggeber sind ausgeschlossen. Die Anzahl der tatsächlich benötigten Gelben Tonnen kann von den oben genannten nach oben oder unten abweichen.

Auf die Verpflichtung, sich insbesondere zu Kalkulationszwecken und zur Leistungserbringung vor Ort mit den aktuellen Gegebenheiten des Vertragsgebiets und (technischen) Einzelheiten vertraut zu machen, wird hingewiesen.

Die MGB mit 240-Liter Liter sind am Rand öffentlicher Straßen und Wege abzuholen bzw. zu leeren. 1100 Liter Behälter sind grundsätzlich kostenlos vom Entsorger vom Standplatz zu holen, zu entleeren und wieder zurück zu bringen, sofern sie frei zugänglich sind. Die Länge der

Wegstrecke ist dabei unbeachtlich.

BY017 - LE

Wertstoffhof

zur Erfassung von LVP lose

1. Anteil: ca. 2 % der Erfassungsmenge von Weißenhorn
2. Gefäßtyp: 1 Absetzcontainer ca. 12 m³
3. Sammelrhythmus: nach Bedarf
4. Besonderheiten: Der Behälter auf dem Wertstoffhof ist vom Entsorger zu stellen.

Abstimmungsvereinbarung

zwischen

**der Stadt Weißenhorn, vertreten durch den
1. Bürgermeister Herrn Dr. Wolfgang Fendt,
im Folgenden auch „öffentlich-rechtlicher Entsorgungsträger“ genannt**

und

**der Der Grüne Punkt – Duales System Deutschland GmbH, vertreten durch
die Geschäftsführung, Frankfurter Straße 720 – 726, 51145 Köln
im Folgenden auch „gemeinsamer Vertreter“ genannt**

Präambel

Die Systeme betreiben auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland ein System zur flächendeckenden Entsorgung von restentleerten Verpackungen im Sinne der Abschnitte 3 und 4 des Gesetzes über das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die hochwertige Verwertung von Verpackungen (Verpackungsgesetz - VerpackG). Die Sammlung ist gem. § 22 Abs. 1 S.1 VerpackG auf die vorhandenen Sammelstrukturen der öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger abzustimmen, in deren Gebiet sie eingerichtet wird. Die Systeme sind verpflichtet, einen gemeinsamen Vertreter zu benennen, der mit dem öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger die Verhandlungen über den erstmaligen Abschluss sowie jede Änderung der Abstimmungsvereinbarung führt (§ 22 Abs. 7 S. 1 VerpackG, im Folgenden „gemeinsamer Vertreter“ genannt). Der Abschluss sowie jede Änderung dieser Vereinbarung bedürfen mit Inkrafttreten des Verpackungsgesetzes der Zustimmung des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers sowie von mindestens zwei Dritteln der an der Abstimmungsvereinbarung beteiligten Systeme (§ 22 Abs. 7 S. 2 VerpackG).

Diese Vereinbarung gibt das Verhandlungsergebnis mit dem gemeinsamen Vertreter wieder.

Der Text dieser Vereinbarung ersetzt alle bisher nach § 6 Abs. 4 VerpackV oder Vorläuferfassungen getroffenen Vereinbarungen und gibt den Inhalt der zwischen den Parteien erfolgten Abstimmung abschließend wieder. Er wird als öffentlich-rechtlicher Vertrag abgeschlossen und trifft die gesetzlich notwendigen Regelungen des Abstimmungsverhältnisses zwischen dem öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger und den Systemen nach § 22 VerpackG. Der gemeinsame Vertreter steht aber für weitergehenden Regelungsbedarf außerhalb dieser Vereinbarung als Ansprechpartner zur Verfügung.

§ 1

Gegenstand der Vereinbarung

1. Gegenstand dieser Vereinbarung ist die Abstimmung zwischen den Systemen und dem öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger nach § 22 VerpackG über die Ausgestaltung eines Erfassungssystems für restentleerte Verpackungen aus Leichtverpackungen (LVP) privater Endverbraucher gemäß § 14 Abs. 1 VerpackG in der **Stadt Weißenhorn** und in den jeweiligen Gebietsgrenzen. Ein gegebenenfalls abweichender Zuschnitt von Sammelgebieten im Rahmen der Ausschreibung nach § 23 VerpackG ist dabei ohne Belang. Die von den Parteien vereinbarten Anlagen 3 ff. sind Bestandteil der Vereinbarung und nur zusammen mit dieser gültig.
2. Die Systeme werden die Sammlung von restentleerten Verpackungen aus LVP gem. § 14 Abs. 1 VerpackG im Einvernehmen mit dem öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger unter besonderer Berücksichtigung der Belange des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers betreiben.

3. Soweit nicht ausdrücklich anders geregelt, sind die Systeme berechtigt, ihre Verpflichtungen aus diesem Vertrag durch von ihnen beauftragte Dritte erfüllen zu lassen. Die den Systemen nach diesem Vertrag obliegenden Pflichten werden sie auch bei der Beauftragung Dritter beachten und die Einhaltung dieser Pflichten durch die Drittbeauftragten sicherstellen. Die Systeme stellen insbesondere sicher, dass Beeinträchtigungen der öffentlich-rechtlichen Entsorgungssysteme durch den Betrieb ihres Sammelsystems unterbleiben.
4. Der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger verpflichtet sich seinerseits, auf die berechtigten Interessen der Systeme Rücksicht zu nehmen. Der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger stellt insbesondere sicher, dass Beeinträchtigungen des Systembetriebs durch die öffentlich-rechtlichen Entsorgungssysteme unterbleiben. Das Recht zur eigenverantwortlichen Ausgestaltung seiner Satzungsregelungen bleibt davon unberührt.

§ 2

Abfallwirtschaft des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers

Der Umfang der dem öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger bzw. dessen Drittbeauftragten obliegenden Entsorgungsaufgaben und die Art und Weise der Erfüllung ergeben sich insbesondere aus der den Vertragspartnern bekannten Abfallwirtschaftssatzung und dem Abfallwirtschaftskonzept der **Stadt Weißenhorn** in ihrer jeweiligen Fassung, die diesem Vertrag als Anlage 1 und 2 beigefügt sind. Änderungen der Satzung und des Abfallwirtschaftskonzeptes werden dem gemeinsamen Vertreter vom öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger unverzüglich übersandt und ersetzen die vorherigen Anlagen 1 und 2. Darüber hinaus gehende Informationen aus dem Bereich der Abfallwirtschaft, die für das Funktionieren des Systembetriebs erforderlich sind, stellt der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger ebenfalls auf Anforderung zur Verfügung.

§ 3

Systemfestlegungen

1. Das zwischen den Parteien abgestimmte, durch die Systeme im Gebiet des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers einzurichtende bzw. eingerichtete Erfassungssystem für restentleerte Leichtverpackungen (LVP) ist in der Anlage 3 zu dieser Vereinbarung festgelegt (Systemfestlegung). Die Abstimmungsvereinbarung für Verpackungen aus Glas und Papier, Pappe, Karton (PPK) wird mit dem Landkreis Neu-Ulm abgeschlossen.
2. Der dort festgelegte Pflichtenumfang ist Bestandteil dieser Vereinbarung. Soweit eine bestandskräftige Rahmenvorgabe nach § 22 Abs. 2 VerpackG besteht oder nachträglich erfolgt, ist diese ebenfalls Bestandteil dieser Vereinbarung. Bei Unstimmigkeiten zwischen Anlage 3 und der Rahmenvorgabe gehen die Regelungen der Rahmenvorgabe vor.

Der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger verpflichtet sich, Rahmenvorgaben nach § 22 Abs. 2 VerpackG nur so zu erlassen oder zu ändern, dass diese im Rahmen einer ordnungsgemäßen Vergabe von Sammelleistungen nach § 23 VerpackG jeweils für die gesamte Vertragslaufzeit zugrunde gelegt werden können und nicht in bereits vergebene Sammelaufträge eingreifen.

3. Nachfolgend aufgeführte Änderungen des in der Anlage 3 festgelegten Erfassungssystems für restentleerte Verpackungen bedürfen einer vorherigen Zustimmung des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers, die in Form einer Änderung dieser Abstimmungsvereinbarung in der Anlage 3 zu dokumentieren ist und erst wirksam wird, wenn diese Dokumentation erfolgt ist:
 - a) Umstellung der für die jeweilige Sammlung angegebenen Leerungs-/Abfuhrhythmen (Häufigkeit der Durchführung der Sammlung) und des Zeitraums der Behälterleerung, sofern dieser in Anlage 3 vereinbart ist,
 - b) Abweichungen in der jeweils angegebenen Bereitstellung von Sammelcontainern, die zu einer wesentlichen Veränderung der Containerdichte und/oder Containerstandortdichte führen; eine wesentliche Veränderung liegt

insbesondere vor, wenn sich hierdurch die tatsächliche Containerstandortdichte pro Einwohner um mehr als 5 % verändert,

- c) Wesentliche Einschränkungen oder Veränderungen der Rückgabemöglichkeiten für private Endverbraucher nach § 3 Abs. 11 VerpackG,
 - d) Nicht nur geringfügige Einschränkungen oder Veränderungen des Angebotes an Erfassungseinrichtungen, Sammelgefäßen bzw. Sammelsäcken bei privaten Haushaltungen i.S.v. § 3 Abs. 11 S. 1 VerpackG.
4. Bei der Entscheidung über eine Zustimmung zu einer Änderung hat der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger auf die berechtigten Interessen der Systeme Rücksicht zu nehmen. Die Zustimmung soll erfolgen, wenn die berechtigten Interessen der Systeme an der Systemänderung die Belange des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers überwiegen.
5. Soweit eine bestandskräftige oder sofort vollziehbare Rahmenvorgabe nach § 22 Abs. 2 VerpackG besteht, liegt die Entscheidung über deren Änderung im ausschließlichen Verantwortungsbereich des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers.

§ 4

Mitbenutzung kommunaler Sammelstrukturen

- 1. Zwischen den Systemen und dem öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger besteht Einvernehmen, dass die in der Anlage 6 (Wertstoffhöfe) aufgelisteten abfallwirtschaftlichen Sammelstrukturen des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers, zu denen ggfs. auch Entsorgungsleistungen von Drittbeauftragten gehören, von den Systemen auch für die Sammlung restentleerter Verpackungen aus LVP mitbenutzt werden.

2. Die Mitbenutzung des Wertstoffhofes ist in Anlage 6 geregelt. Im Hinblick auf die ergänzende Erfassung von LVP auf den Wertstoffhöfen verzichtet der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger auf eine Kostenerstattung für LVP.
3. Die Mitbenutzung der Sammelstruktur PPK durch die Gesamtheit der Systeme sowie die sonstigen mit der Mitbenutzung zusammenhängenden Fragen, insbesondere die Höhe der zu zahlenden Entgelte, der zu verrechnenden Erlöse oder der gegen Wertausgleich herauszugebenden PPK- Mengen sowie die operative Abwicklung auf der Grundlage von § 22 Abs. 3 und 4 VerpackG wird über die Abstimmungsvereinbarung mit dem Landkreis Neu-Ulm verbindlich festgelegt.

§ 5

Fortlaufende Zusammenarbeit/Nachweise

1. Der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger und die Systeme werden fortlaufend die Einzelheiten der Durchführung der ihnen jeweils obliegenden Entsorgungsaufgaben koordinieren (z. B. Koordination von Abfahrttagen und Tourenplänen, ggfs. unter Beachtung einer Rahmenvorgabe nach § 22 Abs. 2 VerpackG). Die Zusammenarbeit hat sich unter Berücksichtigung der berechtigten Interessen des Systembetreibers insbesondere an folgenden besonders zu berücksichtigenden Belangen des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers auszurichten:
 - a) Der laufende Betrieb der öffentlich-rechtlichen Sammelstrukturen (Revierdurchfahrt, Behälterbereitstellung, Leerungsvorgang) darf durch den Betrieb der Erfassungseinrichtungen der Systeme nicht beeinträchtigt werden.
 - b) Die seitens der Abfallerzeuger erforderliche Mitwirkung und Akzeptanz für die Gesamtheit der eingerichteten Getrenntsammlsysteme darf durch den Betrieb der Erfassungseinrichtungen der Systeme nicht beeinträchtigt oder gefährdet werden. Trennvorgaben, Termin- und Abfuhrregelungen der von

den Systemen betriebenen Erfassungseinrichtungen müssen sich in möglichst eindeutig abgegrenzter, übersichtlicher und schlüssiger Weise in die Sammelstrukturen des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers einfügen.

- c) Die Durchführung des Systembetriebs hat so zu erfolgen, dass unberechtigte Abfallablagerungen und Verunreinigungen durch Verpackungen im Vertragsgebiet vermieden werden. Die Systeme sind verpflichtet, Ablagerungen und Verunreinigungen durch Verpackungen, die durch den Betrieb der Erfassungseinrichtungen verursacht werden, unverzüglich – unter Berücksichtigung betrieblicher Belange spätestens aber innerhalb von 48 Stunden nach Aufforderung durch den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger – zu entfernen, insbesondere Verpackungen neben Depotcontainern und bei der Abfuhr liegen gebliebene Verpackungen. Der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger wird die Systeme bzw. deren Entsorger über ihm zur Kenntnis gelangte Verunreinigungen sowie über nach Maßgabe des § 6 durch ihn veranlasste Maßnahmen unverzüglich in Kenntnis setzen.
2. Die vorstehenden Verpflichtungen sind nicht auf den auf ein System entfallenden Mengenanteil beschränkt. Die Parteien stimmen aber darin überein, dass der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger sich vorrangig an den Ausschreibungsführer gem. § 23 Abs. 2 Satz 1 VerpackG wenden soll und dieser sich vorrangig um Abhilfe bemüht. Für Verpflichtungen aus möglichen Kostenerstattungsansprüchen haften die Systeme jeweils in Höhe ihres Marktanteils, der nach dem jeweiligen von der Gemeinsamen Stelle festgelegten Anteil der Systeme für die Aufteilung der Nebenentgelte (gemäß §§ 19 Abs. 2 Ziff. 2, 22 Abs. 9 VerpackG) zu bestimmen ist. § 427 BGB findet keine Anwendung.
4. Die Systeme verpflichten sich, für die auf sie jeweils entfallenden Mengenanteile auf Anforderung des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers zeitnah unter Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen diejenigen Nachweise zur Erfassung und Verwertung vorzulegen, die der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger zur Erstellung seiner Abfallbilanz benötigt. Die Nachweise

zur Erfassung können auch in zusammengefasster Form vom gemeinsamen Vertreter übermittelt werden.

§ 6

Beeinträchtigungen oder Störungen des Systembetriebs

1. Bei mehr als geringfügigen Beeinträchtigungen und/ oder Störungen des Erfassungssystems für restentleerte Verpackungen, insbesondere bei:

wiederholt fehlender bzw. verspäteter Leerung/Abholung der von den Systemen betriebenen Erfassungsgefäße (z.B. Container) / Erfassungseinrichtungen (z.B. Abfallsäcke),

- nicht zeitgerechter Aufstellung / Ausgabe von Erfassungsgefäßen / Erfassungseinrichtungen innerhalb von 14 Tagen ab Anforderung durch den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger,
- sonstigen, nachhaltigen Verunreinigungen die durch einen nicht ordnungsgemäßen Systembetrieb verursacht worden sind,

kann der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger erforderlichenfalls entweder selbst oder durch ein von ihm beauftragtes Unternehmen etwaige unaufschiebbare Maßnahmen zur Beseitigung der Beeinträchtigung und / oder der Störung auf Kosten der Systeme durchführen (lassen).

Maßnahmen sind – außer bei Gefahr im Verzug – vorher anzukündigen, um den Systemen zu ermöglichen, die Störung selbst zu beseitigen.

2. Die Systeme sind verpflichtet, in Verträgen mit von ihnen beauftragten Entsorgern die in Abs. 1 genannten Eingriffsbefugnisse des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers aufzunehmen.

§ 7

Vergabe von Entsorgungsdienstleistungen

1. Sofern die Systeme beabsichtigen, Entsorgungsdienstleistungen zum Betrieb ihres Erfassungssystems im Vertragsgebiet neu zu vergeben, haben sie den Ausschreibungsführer (§ 23 Abs. 2 Satz 1 VerpackG) zu verpflichten, das Vergabeverfahren unter Beachtung dieser Abstimmungsvereinbarung und ggfs. wirksamer Rahmenvorgabe nach § 22 Abs. 2 VerpackG durchzuführen.
2. Um dem öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger die Überprüfung der Einhaltung dieser Vereinbarung zu ermöglichen, verpflichten die Systeme den Ausschreibungsführer, dem öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger zeitgleich mit der Auftragsbekanntmachung nach § 23 Abs. 4 S.2 VerpackG für sein Gebiet den Zugang zur Ausschreibungsplattform kostenfrei zu gewähren und eine Leseberechtigung für die dort hinterlegten Unterlagen einzuräumen. Sofern der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger Einwendungen gegen die Ausschreibungsunterlagen erheben möchte, hat er diese innerhalb von zwei Wochen nach Eingang der Mitteilung über die Einräumung der Leseberechtigung dem Ausschreibungsführer mitzuteilen. Im Falle eines außerordentlichen Entsorgerwechsels hat der Ausschreibungsführer die Pflicht, dem öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger dies unverzüglich unter Darlegung der beabsichtigten Maßnahmen anzuzeigen.
3. Die Systeme verpflichten den Ausschreibungsführer dem öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger jeweils rechtzeitig – im Regelfall bis Ende September des laufenden Jahres – die erforderlichen aktuellen Informationsgrundlagen (z.B. Sammelvorgaben, Termine, Standorte, Telefonnummern, Ansprechpartner und E-Mail-Kontakt beim Entsorgerwechsel) sowie ggf. geeignete Beratungsmaterialien zu übermitteln und kompetente Ansprechpartner für den Klärungsbedarf zum laufenden Betrieb zu benennen.

§ 8

Umgang mit Fehlbefüllungen

1. Der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger und die Systeme sind verpflichtet, mit wirkungsvollen Maßnahmen (z. B. vertragliche Festlegungen, Kontrollen, Gestaltung der Entsorgungsgefäße / Erfassungseinrichtungen) einer im Widerspruch zum Abfallwirtschaftskonzept und zur Abfallsatzung stehenden Miterfassung von an den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger zu überlassenden Abfällen durch das Erfassungssystem entgegenzuwirken.
2. Sofern ein System feststellt, dass haushaltsnahe Erfassungsgefäße zur Erfassung von LVP-Verpackungen mit einem im Vergleich zur gebietstypischen Qualität der Erfassungsmenge überdurchschnittlichen Anteil an überlassungspflichtigen Abfällen oder mit schädlichen Materialien, die einer Einsammlung/Beförderung durch den von den Systemen beauftragten Dritten zwingend entgegenstehen, fehlbefüllt sind, ist der jeweilige Behälter mit einem Hinweis zu versehen, der den Abfallerzeuger/-besitzer zur Nachsortierung bis zur nächsten Abfuhr auffordert. Ausgenommen hiervon sind stoffgleiche Nichtverpackungen, für die eine gemeinsame Erfassung nach § 22 Abs. 5 VerpackG in Anlage 8 vereinbart ist. Wird der Aufforderung zur Nachsortierung nicht nachgekommen, wird der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger hierüber informiert und kann dafür eine gebührenpflichtige Entsorgung als Beseitigungsabfall nach Maßgabe der Satzung durchführen. Im Wiederholungsfall kann die Anfallstelle im Einvernehmen mit dem öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger zeitweilig von der Verpackungsentsorgung ausgeschlossen werden. Die Nutzer sind über Anlass und Dauer der Maßnahme sowie den richtigen Gebrauch des Systems in Abstimmung mit dem öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger zu informieren.
3. Sofern Sammelsäcke, die einer Anfallstelle zugeordnet werden können, wie in Abs. 2 beschrieben fehlbefüllt wurden, gelten die Regelungen in Abs. 2 entsprechend. Nicht einer Anfallstelle im Rahmen der Sammeltour zuzuordnende Sammelsäcke sind von den Systemen bzw. von dem durch diese beauftragten

Dritten grundsätzlich einzusammeln und zu entsorgen. Dies gilt nur dann nicht, wenn der Inhalt des jeweiligen Sacks einer Einsammlung und/oder Beförderung durch den von den Systemen beauftragten Dritten zwingend entgegensteht. In diesem Fall ist der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger umgehend durch die Systeme oder den von diesen beauftragten Dritten über die bestehende Situation unter Angabe der relevanten Einzelheiten zu informieren, damit dieser ohne Zeitverzug die Entsorgung organisieren kann.

4. Der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger und der Ausschreibungsführer werden sich auf Wunsch auch nur einer Partei mindestens einmal jährlich über die Qualität der Erfassung gebrauchter Verpackungen im Vertragsgebiet austauschen und bei erkannten Mängeln versuchen, sich über geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu verständigen.

§ 9

Einbezug anderer Materialien als Verkaufsverpackungen in das Erfassungssystem

1. Es ist den Systemen nur gestattet, mit ausdrücklicher Zustimmung des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers gezielt andere Abfälle als Verpackungen aus privaten Haushaltungen und gleichgestellten Anfallstellen nach § 3 Abs.11 VerpackG in das abgestimmte Sammelsystem miteinzubeziehen. Eine ggfs. erteilte Zustimmung des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers entbindet den Systembetreiber nicht von der Pflicht, die Zulässigkeit eines derartigen Vorgehens mit den zuständigen Stellen zu klären.

Bereits zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieser Vereinbarung durch die zuständige Behörde nach § 26 KrWG genehmigte und in das Erfassungssystem der Systeme integrierte Rücknahmesysteme bleiben unberührt.

2. Sofern die Parteien sich darüber einig sind, dass Verkaufsverpackungen und sog. stoffgleiche Nichtverpackungen aus Kunststoffen und/oder Metallen in ei-

nem gemeinsamen Sammelbehälter nach den Vorgaben des § 22 Abs. 5 VerpackG erfasst werden sollen, sind die Einzelheiten der Zusammenarbeit in Anlage 8 zu diesem Vertrag geregelt. Ansonsten findet eine gemeinsame Erfassung von Verkaufsverpackungen und sog. stoffgleichen Nichtverpackungen aus Kunststoffen und/oder Metallen bis auf weiteres nicht statt.

§ 10

Durchsetzung der Abstimmungsvereinbarung

1. Falls ein System oder die von ihm beauftragten Dritten Pflichten aus dieser Vereinbarung nicht, nicht vollständig oder nicht ordnungsgemäß erfüllen und dem öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger dadurch Kosten oder finanzielle Verluste entstehen, kann dieser die entstandenen Kosten oder die finanziellen Verluste – falls das System eine Erstattung verweigert – durch Inanspruchnahme der vom System gemäß § 18 Abs. 4 VerpackG bei dem Bundesland, in dem sich das Gebiet des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers befindet, hinterlegten Sicherheit ausgleichen. Sofern sich der Pflichtenverstoß nicht einem System allein zuordnen lässt, besteht zwischen den Parteien Einvernehmen darüber, dass die Zuordnung und die Inanspruchnahme in Bezug auf alle Systeme in Höhe des jeweiligen von der Gemeinsamen Stelle gem. § 19 Abs. 2 Ziff. 2 VerpackG festgelegten Anteils für die Aufteilung der Nebenentgelte nach § 22 Abs. 9 VerpackG vorgenommen werden kann.
2. Das System unterwirft sich gem. Art. 54 S. 2 BayVwVfG i. V. m. Art. 61 BayVwVfG wegen der sich aus dieser Abstimmungsvereinbarung für ihn ergebenden Pflichten (z.B. §§ 1 Abs. 3, 3 Abs. 3, 6 Abs. 1, 7 Abs. 2 und 3, 8, 9,) mit Ausnahme der sich aus §12 Abs. 2 ergebenden Pflichten der sofortigen Vollstreckung (§ 22 Abs. 6 VerpackG). Die Unterwerfung umfasst alle Regelungen dieses Vertrages, die einen vollstreckungsfähigen Inhalt aufweisen, auch die in den Anlagen zu dieser Abstimmungsvereinbarung geregelten finanziellen Verpflichtungen des Systems. Sofern sich das die Vollstreckungsmaßnahme auslösende Ereignis nicht dem System allein zuordnen lässt, besteht zwischen

den Vertragspartnern Einvernehmen darüber, dass die Zuordnung und die Inanspruchnahme in Bezug auf alle Systeme in Höhe des jeweiligen von der Gemeinsamen Stelle gem. § 19 Abs. 2 Ziff. 2 VerpackG festgelegten Anteils für die Aufteilung der Nebentgelte nach § 22 Abs. 9 VerpackG vorzunehmen ist.

3. Eine vorherige Aufforderung/Androhung an das oder die Systeme zur Einstellung des pflichtwidrigen Verhaltens bzw. zur Erfüllung der ihnen obliegenden Pflichten verbunden mit der Ankündigung des andernfalls erfolgenden Vorgehens des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers im Sinne von Abs. 1 oder Abs. 2, hat vorab unter Fristsetzung zu erfolgen, sofern nicht der sofortige Vollzug zur Verhinderung einer rechtswidrigen Tat, die einen Straf- oder Bußgeldtatbestand verwirklicht, oder zur Abwendung einer drohenden Gefahr notwendig ist.
4. Soweit die Systeme dem Ausschreibungsführer gesonderte Verpflichtungen in Bezug auf diese Vereinbarung auferlegen, können diese vom öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger unmittelbar gegenüber dem Ausschreibungsführer durchgesetzt werden. § 10 Abs. 2 gilt entsprechend.

§ 11

Vertragsanpassung

1. Sofern sich aus § 22 Abs. 8 VerpackG ein Anspruch des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers auf Anpassung dieser Vereinbarung ergibt, verpflichten sich die Systeme, mit dem öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger umgehend Verhandlungen über eine Vertragsanpassung mit dem Ziel der Integration der veränderten Rahmenbedingungen in dieses Regelwerk aufzunehmen und zum Abschluss zu bringen.
2. Sofern sich wegen der gebotenen Umsetzung geänderter europa-, bundes- und/oder landesrechtlicher Vorgaben im Hinblick auf diese Vereinbarung An-

passungsbedarf ergibt, sind die Parteien verpflichtet, unverzüglich Verhandlungen über eine Vertragsanpassung aufzunehmen und zum Abschluss zu bringen.

3. Anpassungsregelungen, die sich aus den Anlagen 3 – 8 ergeben, bleiben unberührt.
4. Die Parteien sind bereit, Empfehlungen des Beirats Erfassung, Sortierung und Verwertung bei der Zentralen Stelle, die dieser gem. § 28 Abs. 5 S.1 VerpackG veröffentlicht hat, beim Vollzug dieser Vereinbarung zu berücksichtigen und bei Bedarf über eine Anpassung dieser Vereinbarung in Verhandlungen einzutreten.

§ 12

In-Kraft-Treten, Vertragsdauer, Kündigung

1. Diese Vereinbarung wird ab dem 01.01.2021 mit Unterzeichnung von mindestens zwei Dritteln der genehmigten Systeme (§ 22 Abs. 7 S. 2 VerpackG) wirksam. Dies gilt unabhängig davon, ob eine Vereinbarung über die Höhe der Entgelte nach Anlage 6 oder 7 bereits besteht.
2. Im Falle des Nichtbestehens oder späteren Wegfalls einer Entgeltregelung nach Anlage 6 haben die Systeme dem öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger auf dessen Verlangen diejenigen nachgewiesenen Kosten anteilmäßig zu erstatten, die diesem in unmittelbarer Anwendung von § 9 des Bundesgebührengesetzes und der Allgemeinen Gebührenverordnung im Zusammenhang mit den Mitbenutzungsansprüchen nach § 22 Abs. 3 und 4 VerpackG entstehen. Die Anteile der Systeme bestimmen sich in entsprechender Anwendung des von der Gemeinsamen Stelle gemäß § 19 Abs. 2 Ziff. 2 VerpackG festgelegten Anteils für die Aufteilung der Nebenentgelte nach § 22 Abs. 9 VerpackG.

3. Dieser Vertrag gilt unbefristet; § 11 und die Möglichkeit einer Befristung der der Anlage 6 vorbehaltenen Entgeltregelung bleiben unberührt.
4. Das Recht zur außerordentlichen Kündigung aus wichtigem Grund bleibt für die Parteien von den vorstehenden Regelungen unberührt. Ein wichtiger Grund liegt insbesondere dann vor, wenn
 - über das Vermögen eines Systems ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet oder mangels Masse abgelehnt wurde,
 - ein System in dem Bundesland, in dem sich das Gebiet des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers befindet, den Betrieb für restentleerte Verpackungen aus LVP ganz oder jedenfalls im Gebiet des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers dauerhaft einstellt,
 - die Systemgenehmigung nach § 18 VerpackG für restentleerte Verpackungen aus LVP in dem Bundesland, in dem sich das Gebiet des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers befindet, wirksam widerrufen wurde.

Die Kündigung kann nur gegenüber dem System erfolgen, bei dem der Kündigungsgrund vorliegt. Der Bestand der Abstimmungsvereinbarung mit den übrigen Systemen bleibt davon unberührt. Die Abstimmungsvereinbarung wird unwirksam, wenn mindestens zwei Drittel der genehmigten Systeme die Kündigung gegenüber dem öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger erklären.

§ 60 Verwaltungsverfahrensgesetz bleibt unberührt.

§ 13

Sonstiges

1. Sollten eine oder mehrere Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein, berührt dies die Wirksamkeit der Vereinbarung im Übrigen nicht. Die Parteien

werden die unwirksame Bestimmung möglichst umgehend durch eine wirksame ersetzen, die nach Zielsetzung und wirtschaftlicher Bedeutung der unwirksamen Bestimmung möglichst nahekommt.

2. Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform (§ 22 Abs. 1 S. 2 VerpackG). Mündliche Nebenabreden bestehen nicht.

Köln, den

Weißenhorn, den

Gemeinsamer Vertreter

öffentlich-rechtlicher Entsorgungsträger

Anlage 1: Abfallwirtschaftssatzung

Anlage 2: Abfallwirtschaftskonzept

Anlage 3: Systemfestlegung LVP

Anlage 4: Systemfestlegung Glas **-entfällt-**

Anlage 5: Systemfestlegung PPK **-entfällt-**

Anlage 6: Mitbenutzung von Wertstoffhöfen

Anlage 7: Mitbenutzung der PPK- Sammelstruktur **-entfällt**

Anlage 8: gemeinsame Wertstofffassung, falls vereinbart **-entfällt-**

**Vereinbarung über die Mitbenutzung
von Wertstoffhöfen**

zwischen

der Stadt Weißenhorn, vertreten durch den 1. Bürgermeister Dr. Wolfgang Fendt,

- im Folgenden „öffentlich-rechtlicher Entsorgungsträger“ genannt -

und

den Betreibern eines Systems nach VerpackG

- im Folgenden „Systeme“ genannt -

Präambel

Die Systeme betreiben auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland ein System zur flächendeckenden Entsorgung von restentleerten Verpackungen im Sinne der Abschnitte 3 und 4 des Gesetzes über das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die hochwertige Verwertung von Verpackungen (Verpackungsgesetz – VerpackG). Auf dem Gebiet des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers erfolgt die Erfassung von restentleerten Verpackungen u. a. durch Wertstoffhöfe, deren Mitbenutzung der Systembetreiber beabsichtigt. Da auf dem Gebiet des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers neben dem Systembetreiber weitere Anbieter von Systemen tätig sind, ergeben sich Besonderheiten zur Kostenaufteilung zwischen den Systembetreibern.

Die Parteien treffen die nachfolgende Vereinbarung:

§ 1 Vereinbarungsgegenstand

1. Die Systeme verpflichten sich, den Wertstoffhof des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers mitzubedenutzen bzw. mitbenutzen zu lassen.
2. Der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger stellt sicher, dass der Wertstoffhof in dem bekannten Umfang und der vorhandenen Qualität ggf. unter Anpassung an die aktuellen Produktspezifikationen erhalten bleibt. Er wird alles unterlassen, was die Erfassung geringerer Mengen und geringerer Qualitäten als bisher bewirken könnte; das Recht zu organisatorischen Veränderungen bleibt ansonsten unberührt. Ebenso unberührt bleibt das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme.

§ 2 Erfassung über Wertstoffhöfe

1. Der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger stellt den Systemen bzw. den von ihnen beauftragten Entsorgern den Wertstoffhof zur Erfassung der in der Systembeschreibung genannten gebrauchten Verkaufsverpackungen zur Verfügung.
2. Das Recht des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers, auf den Wertstoffhöfen andere Abfälle als die in der Systembeschreibung genannten zu erfassen, bleibt unberührt.

§ 3 Bereitstellung und Abholung von den Wertstoffhöfen

1. Übergabeort der erfassten restentleerten Verpackungen ist der jeweilige von den Systemen zu stellende Sammelbehälter am Wertstoffhof (Abholort). Der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger und die Systeme können abweichende Vereinbarungen über die Gestaltung der Sammelbehälter treffen.
2. Der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger meldet den von den Systemen genannten Beauftragten telefonisch/per Telefax die befüllten Container und/oder sonstigen Behälter, wie z.B. Säcke (Sammelbehälter) zur Abholung vom Wertstoffhof. Ein Sammelbehälter gilt als befüllt, wenn er aufgrund der Betriebserfahrung des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers bis zum Zeitpunkt der Abholung wahrscheinlich voll sein wird.
3. Nach erfolgter Meldung sind die Container oder sonstigen Behälter spätestens bis zur nächsten Öffnungszeit des jeweiligen Wertstoffhofs zu entleeren bzw. abzuholen. Leere Container müssen sich wieder auf dem jeweiligen Abholort befinden. Der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger stellt sicher, dass die Entsorgung innerhalb normaler Geschäftszeiten des Entsorgers stattfinden kann. Gegebenenfalls wird dem Entsorger hierzu ein Wertstoffhofschlüssel ausgehändigt.

4. Neben der Entleerung aufgrund Vollmeldung kann die Entleerung der Sammelbehälter aus logistischen Gründen auch im Rahmen einer Sammeltour erfolgen, die mit dem öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger abzustimmen ist.
5. Die Abholung ist mit geeigneten Fahrzeugen so zu erbringen, dass die örtlichen Gegebenheiten auf den Abholorten nicht verändert werden müssen. Den Weisungen des Betriebspersonals der Wertstoffhöfe ist Folge zu leisten. Die Vorschriften über die Ordnung und Sicherheit des Geländes der Abholorte sind zu beachten. Die Abholorte sind so zu verlassen, wie sie vorgefunden wurden. Etwaige Verunreinigungen sind durch den Verursacher zu beseitigen. Etwaige von den Systemen oder deren beauftragten Entsorgern verursachte Beschädigungen sind dem öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger unverzüglich mitzuteilen und werden auf Kosten des jeweiligen Systems durch den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger behoben.
6. Die Sammelbehälter sind vollständig zu entleeren. Etwaige am Behälter anhaftende Reste sind zu entfernen und auf Kosten der Systeme zu entsorgen.
7. Werden restentleerte Verpackungen nicht innerhalb der Frist nach Absatz 3 sowie einer anzumahenden Nachfrist von 24 Stunden abgeholt, ist der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger im Wege der Ersatzvornahme berechtigt, die Abholung selbst oder durch einen beauftragten Dritten auf Kosten der Systeme durchzuführen oder durchführen zu lassen.

§ 4 Haftung, Eigentum

1. Der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger erwirbt mit Ausnahme von PPK zu keinem Zeitpunkt Eigentum an den zu erfassenden oder erfassten Wertstoffen.
2. Einwände hinsichtlich der Qualität der erfassten Verkaufsverpackungen sollen die Systeme bzw. deren beauftragte Entsorger unmittelbar bei der Leerung bzw. Abholung der Sammelbehälter geltend machen, sofern diese erkennbar sind. Sollte erst bei einem Aufbereiter- oder Verwerterbetrieb festgestellt werden, dass die Produktspezifikationen nicht eingehalten wurden und vom Entsorger nachgewiesen werden kann, dass das Material so, wie erfasst, aus den Wertstoffhöfen des Landkreises/der Stadt stammt, hat der Landkreis/die Stadt die daraus entstehenden Mehrkosten zu übernehmen; diese sind u. a. die Kosten der regelmäßigen Qualitätsprüfung der Ladung, deren Hin- und Rücktransport, eventuell entstehende Lagerkosten und die Kosten für die Nachsortierung. Im Übrigen übernimmt der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger keine über § 1 Abs. 2 hinausgehende Haftung für Schäden, die durch Befüllen der Sammelbehälter mit schädlichen Abfällen entstehen.

§ 5 Entgelt

entfällt

§ 6 Beauftragung von Dritten

1. Der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger oder die Systeme dürfen mit der Erfüllung von Verpflichtungen aus dieser Vereinbarung mit Zustimmung der anderen Partei Dritte beauftragen. Ohne wichtigen Grund darf die Zustimmung nicht verweigert werden.
2. Bei Beauftragung Dritter verpflichten sich die Parteien, den jeweiligen Dritten an diese Vereinbarung zu binden.
3. Erfüllt ein beauftragter Dritter die vereinbarten Pflichten nicht, so wirken die Rechtsfolgen daraus unmittelbar gegenüber der Partei, die den Dritten beauftragt hat.

§ 7 Vertragslaufzeit

1. Diese Vereinbarung tritt mit Wirkung zum 1. Januar 2021 in Kraft und ersetzt alle bisher nach § 6 Abs. 4 VerpackV oder Vorläuferfassungen getroffenen Vereinbarungen.
2. Diese Vereinbarung gilt zunächst für die Dauer von 3 Jahren. Die Parteien werden rechtzeitig vor Ablauf Verhandlungen darüber aufnehmen, ob die Vereinbarung in der bisherigen Form – ggfls. unter Anpassung an eine veränderte Kostensituation – fortgeführt oder durch eine einseitige Kostenbestimmung des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers ersetzt werden soll.

Köln, den

Weißenhorn, den

.....
Systembetreiber

.....
öffentlich- rechtlicher Entsorgungsträger

Sitzungsvorlage des Stadtrates

am 10.02.2020

TOP 4.

öffentlich

DSNR.: SR 14/2020

Lärmaktionsplan für Teile Weißenhorns, Hegelhofens und Attenhofens

Anlage/n: Berichtsentwurf der 3. Stufe des Lärmaktionsplans für die Stadt Weißenhorn, erstellt durch die brenner BERNARD ingenieure GmbH
Grafik zur Günzburger Straße, Hegelhofen
Grafik zur Römerstraße, Attenhofen

Sachbericht:

Wie bereits in der Sitzung vom 15.01.2018 beschlossen wurde, sollte für die Stadt Weißenhorn ein Lärmaktionsplan aufgestellt werden. Die Erstellung des Lärmaktionsplans wurde nach erfolgter Ausschreibung an die brenner BERNARD ingenieure GmbH vergeben.

Ein Lärmaktionsplan hat es zum Ziel, den durch Straßen- und Schienenverkehr verursachten Lärm zu erfassen und ggf. durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen, zu minimieren.

Hierbei sind Straßen, die im Querschnitt einen durchschnittlichen Tagesverkehr von 8.200 Kfz/24h und mehr aufweisen, zu untersuchen. Für das Gebiet der Stadt Weißenhorn trifft dies zu auf (vgl. S. 9 des Berichtsentwurfs):

- Staatsstraße 2020 (Ulmer Straße, Kaiser-Karl-Straße und Günzburger Straße in Weißenhorn, Günzburger Straße in Hegelhofen und Römerstraße in Attenhofen)
- Staatsstraße 2019 (Ulmer Straße)
- Überlagerung Staatsstraßen St 2019 und St 2020 (Herzog-Georg-Straße)
- Kreisstraße NU 14 (Illerberger Straße)

Auslösewerte der Aktionsplanung sind die Belastungsschwellen, bei deren Erreichen Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen werden sollten. Da keine Schwellenwerte für das Erfordernis einer Lärmaktionsplanung gemäß Umgebungs-lärmrichtlinie definiert sind, wird den Hinweisen des LfU in Bayern gefolgt und die Auslösewerte LDEN 67 dB(A) und LNight 57 dB(A) für die Ermittlung der sogenannten Lärmschwerpunkte herangezogen.

In einem nächsten Schritt wurden die Betroffenheiten anhand der Einwohnerdaten ermittelt (vgl. S. 15 ff. des Berichtsentwurfs).

Anhand dieser Daten wurde ein Lärmschwerpunkt in der Herzog-Georg-Straße in Weißenhorn herausgestellt. Für diesen Bereich wird von 30 betroffenen Einwohnern bei Tag und von 20 betroffenen Einwohnern bei Nacht ausgegangen.

Zur Minderung der Lärmsituation an diesem analysierten Lärmschwerpunkt wird Seitens der brenner BERNARD ingenieure GmbH die Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit nachts auf 30 km/h für alle Kraftfahrzeuge vorgeschlagen (vgl. S. 30 des Berichtsentwurfs). Welcher Bereich der Herzog-Georg-Straße durch den Lärmschwerpunkt erfasst wird, kann der Grafik der Anlage 6 des Berichtsentwurfs entnommen werden. Durch die Umsetzung der Maßnahme wird von einer Reduzierung der Betroffenheit um 50% ausgegangen.

Für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahme ist der jeweilige Straßenbau-
lastträger zuständig. Da es sich im vorliegenden Fall um eine Staatsstraße han-
delt, ist das Einvernehmen des Staatlichen Bauamts Krumbach erforderlich.

Neben der Herzog-Georg-Straße wurden weitere Lärmschwerpunkte identifiziert:

- Günzburger Straße, Hegelhofen
- Römerstraße, Attenhofen
- Kaiser-Karl-Straße, Weißenhorn

Auch, wenn die Anzahl der betroffenen Einwohner für diese genannten Stellen
begrenzt ist, ist für die Günzburger Straße in Hegelhofen, sowie die Römerstraße
in Attenhofen ebenfalls für nachts über eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30
km/h für alle Kraftfahrzeuge nachzudenken. Die identifizierten Bereiche dieser
Punkte sind der zusätzlich beigefügten Anlage zu entnehmen.

Da die Betroffenheit in der Kaiser-Karl-Straße von allen identifizierten Lärm-
schwerpunkten am geringsten ist, kann hier dem Berichtsentwurf des Lärmakti-
onsplans gefolgt werden. Die Chance auf Realisierung von Lärminderungsmaß-
nahmen ist an dieser Stelle als äußerst gering einzuschätzen.

Beschlussvorschlag:

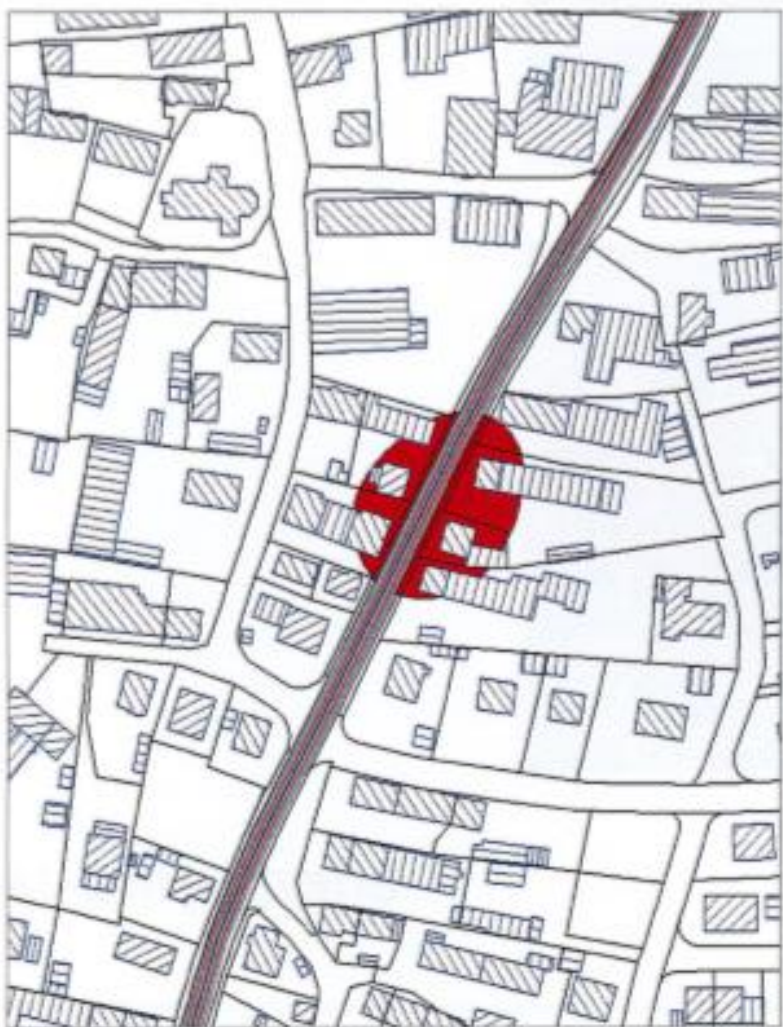
Der Lärmaktionsplan soll in der vorliegenden Fassung den zuständigen Trägern
öffentlicher Belange zur Stellungnahme übermittelt werden.

Zeitgleich soll der Lärmaktionsplan zur Beteiligung der Bevölkerung öffentlich
ausgelegt werden.

Sarah Schulte

Dr. Wolfgang Fendt
1. Bürgermeister

Römerstraße, Attenhofen



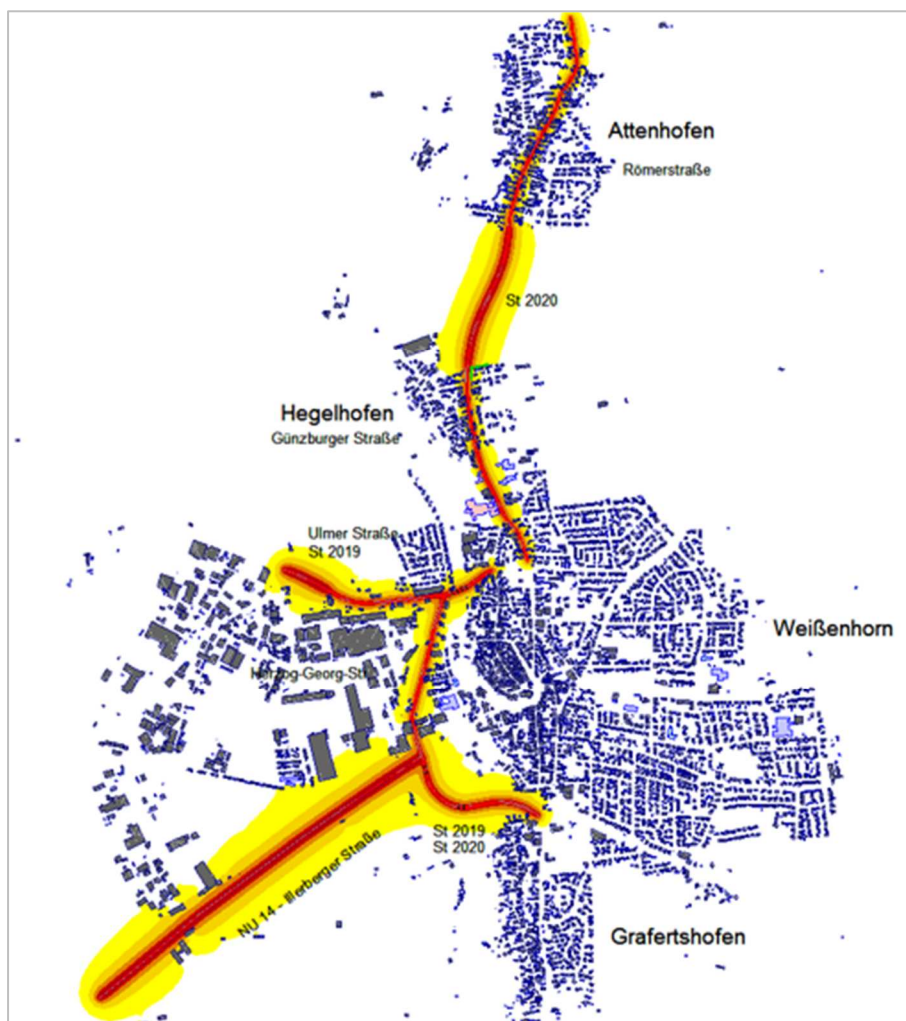
Günzburger Straße, Hegelhofen



STADT WEISSENHORN

Lärmaktionsplanung Stufe 3

Berichtsentwurf



Stadt Weißenhorn
Lärmaktionsplanung Stufe 3

Berichtsentwurf

brenner BERNARD ingenieure GmbH
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe
Dresden

Impressum

Auftraggeber

Stadt Weißenhorn
Schlossplatz 1
89264 Weißenhorn

Auftragnehmer

brenner BERNARD ingenieure GmbH
Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen
ein Unternehmen der BERNARD Gruppe
Kändlerstraße 1
01129 Dresden
Telefon 0351 85349-0
Telefax 0351 85349-77
www.brenner-bernard.com
info.dresden@brenner-bernard.com

Bearbeiter

Dr.-Ing. Uwe Frost

Dresden, 30.01.2020

INHALT

TEXT

1	ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG	1
2	VORGEHEN UND METHODIK	4
	2.1 Verfahrensablauf	4
	2.2 Zuständige Behörde und Öffentlichkeitsbeteiligung	6
3	UNTERSUCHUNGSGEBIET	7
4	STRASSENVERKEHR	8
	4.1 Lärmkartierung	8
	4.1.1 Arbeitsgrundlagen	10
	4.1.2 Berechnungsgrundlagen	11
	4.1.3 Verkehrsbelastungen im Straßenverkehr	11
	4.2 Berechnungsergebnisse	14
	4.2.1 Beurteilung der örtlichen Situation anhand der Rasterlärmkarten	14
	4.2.2 Beurteilung der örtlichen Situation anhand der Betroffenheiten	15
5	MÖGLICHE MASSNAHMEN GEGEN STRASSENVERKEHRSLÄRM	18
	5.1 Aktive Maßnahmen	18
	5.2 Passive Schallschutzmaßnahmen	20
	5.3 Planerische und organisatorische Maßnahmen	21
	5.4 Tabellarische Zusammenfassung	25
	5.5 Maßnahmen auf Seiten der Autofahrer	29
6	MASSNAHMENKONZEPT FÜR DIE STADT WEISSENHORN	30
7	SCHIENENVERKEHR	32
8	GEWERBELÄRM	33
9	FINANZIERUNG	34
10	ZUSAMMENFASSUNG	35

ABBILDUNGEN

Abbildung 1: Übersicht der Stadt Weißenhorn	7
Abbildung 2: Kartierungsabschnitte mit DTV-Werten ≥ 8.200 Kfz/24h	9
Abbildung 3: Zählstellen und Verkehrsstärken gemäß SVZ 2015	10
Abbildung 4: Pegelminderung bei Reduzierung der Geschwindigkeit	22
Abbildung 5: Pegelminderung bei Reduzierung des Schwerverkehrsanteils	23

TABELLEN

Tabelle 1: Aktuelle Eingangsgrößen für die Lärmberechnung	12
Tabelle 2: Betroffenheitsstatistik Weißenhorn, Straßenverkehrslärm	16
Tabelle 3: Generell mögliche aktive Maßnahmen gegen Straßenverkehrslärm	26
Tabelle 4: Generell mögliche passive Maßnahmen gegen Straßenverkehrslärm	27
Tabelle 5: Generell mögliche planerisch, organisatorische Maßnahmen gegen Straßenverkehrslärm	28
Tabelle 6: Begleitende Konzepte zur Lärmaktionsplanung	31

ANLAGEN

Übersicht Straßen mit ≥ 8.200 Kfz/24h	1
Übersicht Lärmberechnungsmodell	2
DTV-Werte für die Lärmberechnungen	3
Lärmkartierung Straßenverkehr L_{DEN} (0:00 -24:00 Uhr)	4.1
Lärmkartierung Straßenverkehr L_{Night} (22:00 -06:00 Uhr)	4.2
Lärmschwerpunkte $L_{DEN} = 67$ dB(A)	5.1
Lärmschwerpunkte $L_{Night} = 57$ dB(A)	5.2
Wirksamkeit der Maßnahmen SP1 Herzog-Georg-Straße	6

ABKÜRZUNGEN

BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DTV _W	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen
LAI	Bund-Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
L _{DAY}	Lärmpegel Day Evening Night
LfU	Bayerisches Landesamt für Umwelt
L _{NIGHT}	Lärmpegel Night
LSA	Lichtsignalanlage
SP	Lärmschwerpunkt
SVZ	Straßenverkehrszählung
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm

TEXT

1 ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Die Stadt Weißenhorn ist verpflichtet im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie eine Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung durchzuführen. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie ist über das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG §§ 47 a-f) und die Verordnung zur Lärmkartierung (34. BImSchV, Bundesimmissionsschutzverordnung) in nationales Recht umgesetzt. Mit der Richtlinie soll im Rahmen der Europäischen Union ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.

Die Lärmaktionsplanung staffelt sich in unterschiedlichen Stufen die den Umfang sowie den zeitlichen Ablauf (fünfjährliche Aktualisierung) der Planung bestimmen. In der 1. Stufe galt es einen Lärmaktionsplan für Ballungsräume über 250.000 Einwohner, für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (dies entspricht einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen – DTV von 16.400 Kfz/24h) und für Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 60.000 Zügen pro Jahr zu erstellen.

Im Rahmen der 2. Stufe wurde der Planungsumfang aktualisiert bzw. erweitert. Es werden dabei Ballungsräume über 100.000 Einwohner, Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (dies entspricht einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen – DTV von 8.200 Kfz/24h) und Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr berücksichtigt.

Die Stadt Weißenhorn wurde ab der 2. Stufe zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung aufgerufen. Aktuell wird die Bearbeitung der Lärmaktionsplanung für die 3. Stufe abgefordert. In Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ist im Jahr 2020 die Lärmaktionsplanung Stufe 3 zu abzuschließen und die Ergebnisse an das Landesamt zu übermitteln (per Meldebogen).

In einem ersten Schritt gilt es, die Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten und Betroffenheitsanalysen für den Straßen- und Schienenverkehrslärm

zu ermitteln. Ebenso sind die Maßnahmen der vorangegangenen Stufen der Lärmaktionsplanung zu evaluieren. In einem zweiten Schritt sind auf Grundlage der Lärmkarten und sog. Schwerpunkten, dies sind Abschnitte bzw. Bereiche mit einer hohen Anzahl betroffener Einwohner, konkrete Lärminderungsmaßnahmen zu erörtern und schließlich im Lärmaktionsplan festzuschreiben. Ziel ist es, die Lärmbelastung der Bewohner von Weißenhorn zu verringern bzw. nicht weiter ansteigen zu lassen.

Für die Stadt Weißenhorn ist die Beeinträchtigung durch Straßenverkehrslärm auf allen Straßen im Stadtgebiet, die im Querschnitt einen durchschnittlichen Tagesverkehr (Montag bis Sonntag, Mittelwert eines ganzen Jahres) von 8.200 Kfz/24h und mehr aufweisen, zu untersuchen. Dies trifft zu auf:

- Staatstraße 2020 (Ulmer Straße, Kaiser-Karl-Straße und Günzburger Straße in Weißenhorn, Günzburger Straße in Hegelhofen und Römerstraße im Attenhofen)
- Staatstraße 2019 (Ulmer Straße)
- Überlagerung Staatstraßen St 2019 und St 2020 (Herzog-Georg-Straße)
- Kreisstraße NU 14 (Illerberger Straße)

Daneben sind die Haupteisenbahnstrecken mit einer Belastung von mehr als 30.000 Zügen/Jahr in die Untersuchung einzubeziehen. Die Bahnstrecke Senden - Weißenhorn (KBS 976) weist diese Belastung nicht auf.

Die Lärmkartierung für die Immissionsquellen Straßen- und Schienenverkehrslärm beinhaltet die Lärmpegel L_{DEN} (Tag-Abend-Nacht, 24 Stunden-Wert) und L_{Night} (Nacht, 22 bis 6 Uhr) in einer Höhe von 4 m und soll auf Basis aktueller Verkehrsdaten erstellt werden. Mit Hilfe der Lärmkartierungen sind Betroffenheiten zu analysieren, die dann für die Definition von Lärminderungsmaßnahmen die Ausgangsbasis bilden.

Entsprechend dem Anhang IV der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind folgende Mindestanforderungen an die Lärmkartierung formuliert:

- Darstellung der Lärmsituation, ausgedrückt durch die Lärmindizes (L_{DEN} , L_{Night})
- Darstellung von Überschreitungen festgelegter Grenzwerte

Lärmaktionsplanung Stufe 3

- geschätzte Anzahl an Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, die einem bestimmten Wert eines Lärmindex ausgesetzt sind
- geschätzte Anzahl der Wohnbevölkerung in einem lärmbelasteten Gebiet

Die Mindestanforderungen an die Aktionspläne sind im Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie formuliert. Lärmaktionspläne sollen zu den nachfolgenden Punkten Aussagen enthalten:

- Beschreibung der Bereiche, die zu berücksichtigen sind
- zuständige Behörde
- rechtlicher Hintergrund
- Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten
- Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angaben von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen
- Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung
- bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung
- Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten 5 Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete
- langfristige Strategie
- finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse
- geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Lärmaktionsplanes
- Schätzwert für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Gemäß Anhang VI der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist der Kommission eine Zusammenfassung des Aktionsplanes von nicht mehr als 10 Seiten zu übermitteln. Das LfU stellt hierfür eine Excel-Vorlage bereit, die nach Abschluss des Lärmaktionsplans ausgefüllt an die Landesbehörde zu übermitteln ist.

2 VORGEHEN UND METHODIK

2.1 Verfahrensablauf

Ausgehend von den Ergebnissen der Lärmkartierung durch das Landesamt für Umwelt (LfU) sind Aktionspläne auszuarbeiten, mit denen sich die identifizierten Lärmprobleme und Lärmauswirkungen mindern lassen.

Der Lärmaktionsplan für die Stadt Weißenhorn definiert Maßnahmen zur Lärminderung. Die im Lärmaktionsplan verwendeten Verkehrsdaten wurden 2015 vom Freistaat Bayern¹ sowie im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung² im Jahr 2012 ermittelt. Ergänzend wurden im Dezember 2018 aktuelle Verkehrsdaten im Rahmen des Lärmaktionsplans erhoben. Die für die Verkehrsuntersuchung erhobenen Daten beziehen sich auf 24-Stunden-Tagesverkehrsmengen. In der Lärmaktionsplanung ist der DTV-Wert aller Tage des Bezugsjahres zu verwenden, d.h. den „durchschnittlichen täglichen Verkehr“ aller Werktage des Bezugsjahres, Montag bis Samstag. Die für die Lärmaktionsplanung benötigten DTV-Werte sind aus den Erhebungen des Jahres 2012 übernommen und umgerechnet³ worden.

Es ergeben sich folgende Schritte der Lärmaktionsplanung:

1. Lärmkartierung und Betroffenheiten

- Auswertung der Lärmkartierung (Pegelhöhe, Zahl betroffener Einwohner)
- Ermittlung ggf. weiterer relevanter Lärmquellen oder Belastungsschwerpunkte
- Ausweisung von Lärm- und Konfliktsituationen anhand der Lärmkarten
- Identifikation von räumlichen Lärmschwerpunkten, dies sind Bereiche mit hohen Betroffenenzahlen
- Erörterung und Bewertung von Lärminderungsmaßnahmen in den Gremien

¹ <https://www.baysis.bayern.de/web/content/verkehrsdaten/SVZ/kennwerteundkarten.aspx>

² „Aktualisierung der Verkehrsdaten 2012“ Modus Consult Ulm GmbH, i.A. der Stadt Weißenhorn, 10.04.2013

³ In den Erhebungen des Jahres 2012 ist der 24h-Stunden-Tagesverkehr ausgewiesen. Für die Lärmberechnungen wird der DTV von Montag bis Sonntag verwendet. Es wurde hierfür ein Umrechnungsfaktor von 0,96 verwendet.

2. Zielformulierung und Berichtsentwurf

- Festlegung von kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen zur Lärminderung
- Erstellung eines Berichtsentwurfes zur Lärmaktionsplanung
- Beschluss zur öffentlichen Auslegung

3. Beteiligungen

- Mitwirkung der Öffentlichkeit
- Beteiligung der betroffenen externen Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange sowie betroffener Bereiche der eigenen Verwaltung

4. Abwägung und Entwurf Abschlussbericht

- Auswertung des Beteiligungsverfahrens
- Abwägung der Hinweise und Einwendungen
- Entwurf Abschlussbericht

5. Beschluss und Bekanntmachung des Lärmaktionsplanes

- Verabschiedung des Lärmaktionsplanes in den Gremien
- Bekanntmachung des Lärmaktionsplanes
- Information betroffener Behörden, Träger öffentlicher Belange
- Meldung der Ergebnisse an das Landesamt für Umwelt unter Berücksichtigung eventueller Vorgaben zur Berichterstattung

6. Umsetzung

- Umsetzung der im Lärmaktionsplan festgeschriebenen Maßnahmen durch die zuständigen Behörden
- Berücksichtigung von Lärmschutzbelangen in kommunalen Planungen
- regelmäßige Aktualisierung und Fortschreibung des Lärmaktionsplanes (mindestens 5-jährlich)

Die im Lärmaktionsplan genannten Lärminderungsmaßnahmen sind als Willensbekundung der Stadt Weißenhorn zu werten, die keine Rechtsbindung für den zuständigen Baulastträger (St 2019, St 2020, NU 14) hat. Dieser ist zur Prüfung der Maßnahmenvorschläge im Rahmen der nationalen und verwaltungstechnischen

Vorschriften verpflichtet. Die Stadt Weißenhorn muss hierzu einen Antrag beim jeweiligen Baulastträger stellen.

2.2 Zuständige Behörde und Öffentlichkeitsbeteiligung

Gemäß § 47e des BImSchG sind die zuständigen Behörden für die Lärmaktionsplanung die Gemeinden (oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden). Zuständig für die Aufstellung des Lärmaktionsplans Weißenhorn ist die Stadt Weißenhorn selbst.

Der § 47d Abs. 3 des BImSchG sieht, bezugnehmend auf den Artikel 8, Abs. 7 der Richtlinie, eine Mitwirkung der Öffentlichkeit vor: *„Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die betroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen.“*

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie schreibt eine Öffentlichkeitsbeteiligung vor, wobei Art und Umfang nicht explizit geregelt sind. Bewährt hat sich eine Öffentlichkeitsbeteiligung, die sich an dem Verfahren zur Bauleitplanung orientiert.

Der vorliegende Berichtsentwurf wird am 10.02.2020 dem Stadtrat vorgestellt. Danach ist eine Beteiligung der Bevölkerung im Rahmen der öffentlichen Auslegung im März 2020 vorgesehen.

3 UNTERSUCHUNGSGEBIET

Weißenhorn befindet sich im Westen Bayerns im Landkreis Neu-Ulm (vgl. Abbildung 1). Derzeit leben in Weißenhorn rund 13.600 Einwohner⁴. Die Stadt Weißenhorn hat folgende Stadtteile: Asch, Attenhofen, Biderachzell, Bubenhausen, Emershofen, Grafertshofen, Hegelhofen, Oberhausen, Ober- und Unterreichenbach, Wallenhausen und Weißenhorn.



Abbildung 1: Übersicht der Stadt Weißenhorn⁵

Wie bereits eingangs erwähnt sind in Weißenhorn sowohl die Lärmbelastungen durch den Straßen- als auch durch den Schienenverkehr in der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen. Nachfolgend wird zunächst in Kapitel 4 auf den Verkehrsträger Straße eingegangen. Anschließend wird der Schienenverkehr kurz betrachtet (Kapitel 7).

⁴ Quelle: Internetseite der Stadt Weißenhorn, Zugriff 05.11.2018. <https://www.weissenhorn.de/unsere-stadt/ueber-weissenhorn/zahlen-und-daten/>

⁵ Quellen: https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Wei%C3%9Fenhorn_in_NU.svg, sowie „© OpenStreetMap-Mitwirkende“

4 STRASSENVERKEHR

4.1 Lärmkartierung

Die Lärmkartierung des Straßenverkehrs wurde für die Städte und Gemeinden Bayerns zunächst zentral durch das Landesamt für Umwelt (LfU) im Jahr 2012 erstellt und im Jahr 2017 aktualisiert. Dabei wurden die Verkehrszahlen der Straßenverkehrszählung 2010 bzw. 2015 verwendet. Auf Grundlage dieser Daten wurden betroffene Gemeinden mit Verkehrsbelastungen oberhalb von 8.200 Kfz/24h ermittelt und zur Erstellung eines Lärmaktionsplans aufgefordert.

- Anl. 1 Einen Überblick über die im Stadtgebiet von Weißenhorn zu kartierenden Straßen mit einem DTV-Wert von mindestens 8.200 Kfz/24h vermittelt die Abbildung 2 sowie die Anlage 1 im Anhang. Dabei handelt es sich um Straßenabschnitte der Kreisstraße NU 14 Illerberger Straße, der Staatsstraße St 2020 (Römerstraße, Günzburger Straße, Kaiser-Karl-Straße, Ulmer Straße), der Staatsstraße St 2019 (Ulmer Straße) sowie um die Überlagerung der St 2019 mit der St 2020 (Herzog-Georg-Straße).

Die Verkehrsbelastungen der in der Lärmaktionsplanung kartierten Straßen sind in Abschnitt 4.1.3 ausgewiesen, diese stammen aus Verkehrserhebungen der Jahre 2018 und 2015.

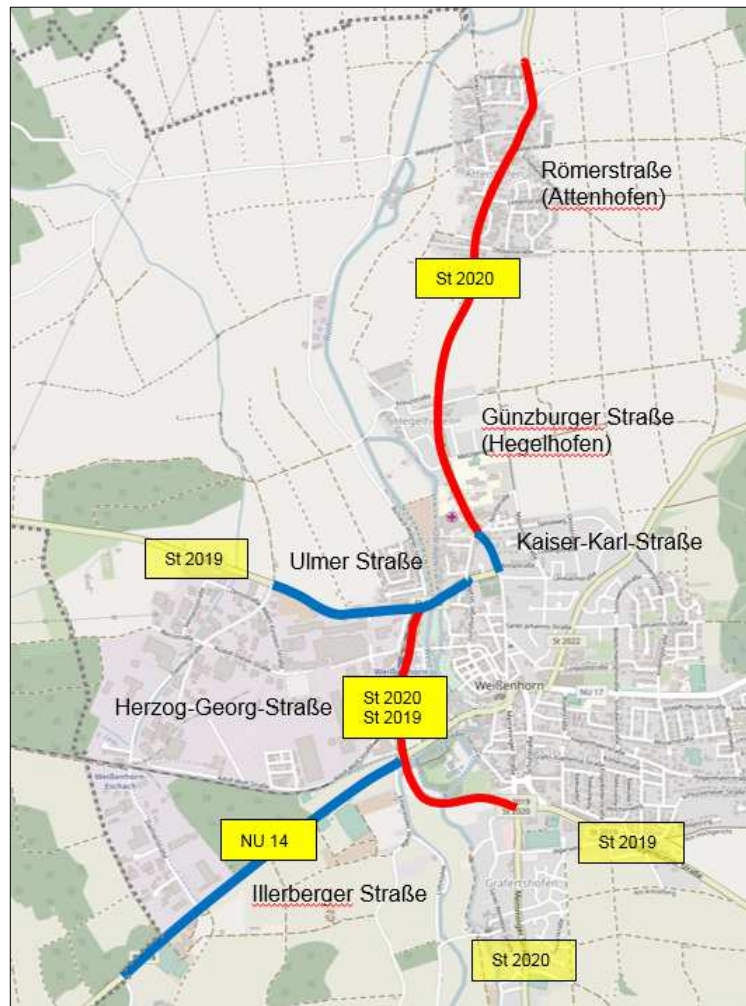


Abbildung 2: Kartierungsabschnitte mit DTV-Werten ≥ 8.200 Kfz/24h⁶

Die bestehende Lärmkartierung wurde anhand der im Folgenden aufgeführten Arbeits- und Berechnungsgrundlagen sowie aktueller Verkehrszahlen überarbeitet.

⁶ Kartengrundlage: mit „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ erstellt

4.1.1 Arbeitsgrundlagen

Für die Bearbeitung standen die folgenden Daten zur Verfügung:

- amtliches Liegenschaftskataster der Stadt Weißenhorn (ALK)
- digitales Geländemodell mit einer Auflösung von 5 m x 5 m (DGM5)
- Flächennutzungsplan
- Streckenbegehungen, Vor-Ort-Besichtigung
- Verkehrsdaten aus Erhebungen von 2018 (brenner BERNARD ingenieure GmbH), 2015 (Straßenverkehrszählung Freistaat Bayern, siehe Abbildung 3) und 2012 (Modus Consult Ulm GmbH)

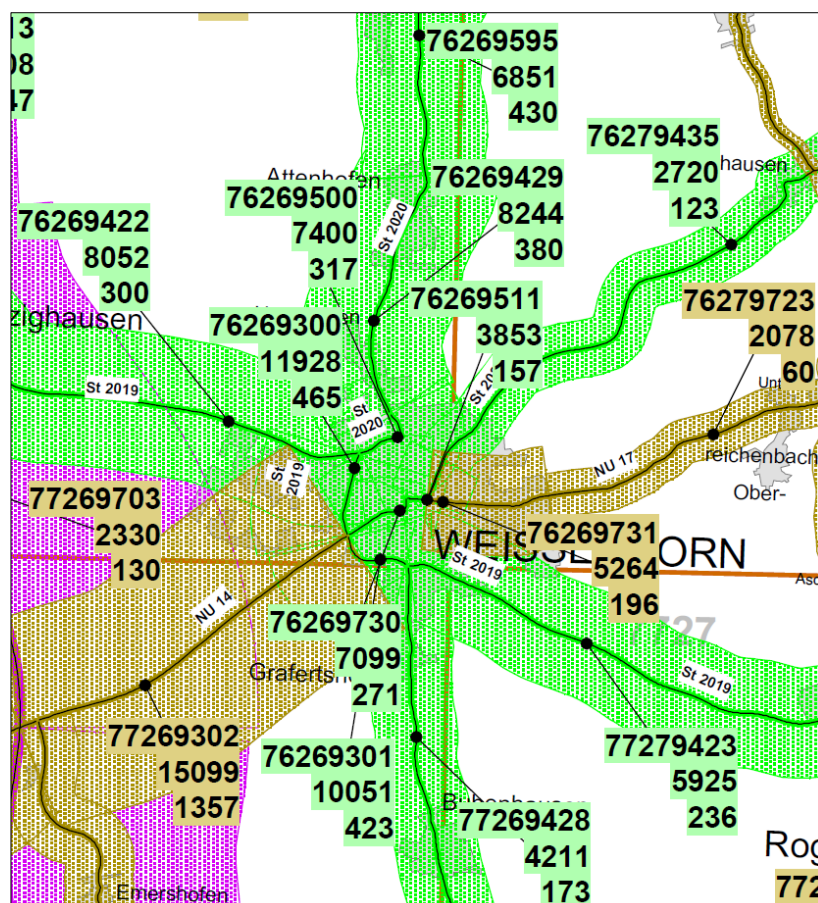


Abbildung 3: Zählstellen und Verkehrsstärken gemäß SVZ 2015⁷

⁷ Quelle: Verkehrsmengenkarte 2015 Landkreis Neu-Ulm, Staatliches Bauamt Krumbach, <https://www.basis.bayern.de/web/content/verkehrsdaten/SVZ/kennwerteundkarten.aspx>

4.1.2 Berechnungsgrundlagen

Anl. 2 Aus den vorliegenden Daten wurde mit dem Programmsystem SoundPLAN 8.0 der Firma Braunstein und Berndt ein dreidimensionales Lärmberechnungsmodell erstellt. Eine Übersicht des Lärmberechnungsmodells zeigt Anlage 2.

Die Berechnungen zu den beiliegenden Rasterlärmkarten basieren auf den vorläufigen Berechnungsvorschriften für den Umgebungslärm, hier explizit: VBUS⁸ (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen, Bundesanzeiger Nr. 154 vom 17. August 2006).

Der Betroffenheitsanalyse liegt die VBEB⁹ (Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, Bundesanzeiger Nr. 75 vom 20. April 2007) zu Grunde.

4.1.3 Verkehrsbelastungen im Straßenverkehr

Als Ausgangsbasis für die Lärmkartierung des Straßenverkehrslärms dienen Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2012 (Verkehrsuntersuchung, Modus Consult Ulm GmbH). Ergänzend sind aktuelle Verkehrsdaten für die Lärmaktionsplanung im Dezember 2018 erhoben worden.

Als Eingangsdaten für die Lärmberechnung wird der durchschnittliche tägliche Verkehr eines Jahres von Montag bis Sonntag (DTV_{Mo-So}) benötigt. Für die Umrechnung der Verkehrserhebungen 2012 und 2018 auf den DTV-Jahreswert wurde das „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS, Stand: 2001/2009) verwendet.

⁸ Download unter: Bundesanzeiger Nr. 154a/2006, Anlage 3 VBUS

⁹ Download unter: VBEB

Anl. 3 Für die aktualisierte Lärmkartierung zeigt Anlage 3 die Eingangsdaten der jeweiligen Straßenabschnitte mit den Verkehrsbelastungen für den durchschnittlichen täglichen Verkehr in Kfz/24h und den Schwerverkehr über 3,5 t in Prozent.

Anhand der erhobenen Daten in den Jahren 2012 und 2018 konnten im Vergleich zum Kartierungsumfang des LfU Eingangswerte mit einer verbesserten räumlichen Differenzierung Verwendung finden.

Die aktuellen, in der Lärmkartierung verwendeten Eingangsgrößen sind ebenfalls in Tabelle 1 aufgelistet.

Tabelle 1: Aktuelle Eingangsgrößen für die Lärmberechnung

Straßenabschnitt	DTV (Jahr)	SV _{> 3,5 t}
Stadt Weißenhorn		
Günzburger Straße (St 2020)	11.600 Kfz/24h (2012)	3,5 %
Kaiser-Karl-Straße (St 2020)	9.350 Kfz/24h (2012)	3 %
Ulmer Straße (St 2020)	10.500 Kfz/24h (2012)	6 %
Ulmer Straße (St 2019)	11.900 Kfz/24h (2012)	4,5 %
Herzog-Georg-Straße (St 2019/St 2020)	10.000 Kfz/24h (2018)	4 %
St 2019 / St 2020	10.200 Kfz/24h (2012)	5 %
Illerberger Straße (NU 14)	11.900 Kfz/24h (2012)	5,5 %
Hegelhofen		
Günzburger Straße (St 2020)	8.200 Kfz/24h (2018)	5 %
Attenhofen		
Römerstraße (St 2020)	8.200 Kfz/24h (2018)	5 %

Aufteilung der Verkehrsmengen auf die Zeitbereiche

Bei der Berechnung nach VBUS, Tabelle 2 sind die Verkehrsmengen in drei Zeitbereiche aufzuteilen:

Tag:	von 06 – 18 Uhr → L _{Day} in dB(A)
Abend:	von 18 – 22 Uhr → L _{Evening} in dB(A) und
Nacht:	von 22 – 06 Uhr → L _{Night} in dB(A)

Die VBUS sieht folgende allgemeine Verteilungsansätze vor:

Bundesstraßen ¹⁰ :	tags:	0,062 DTV
	abends:	0,042 DTV
	nachts:	0,011 DTV
Staat-, Kreis-, Gemeindeverbindungsstraßen:	tags:	0,062 DTV
	abends:	0,042 DTV
	nachts:	0,008 DTV

Aufteilung der Schwerverkehrsmengen ≥ 3,5 t auf die Zeitbereiche

Nach VBUS, Tabelle 2 sind folgende Werte für die Verteilung des Schwerverkehrsanteils festgelegt:

Bundesstraßen:	tags:	20%
	abends:	20%
	nachts:	20%
Staat-, Kreis-, Gemeindeverbindungsstraßen:	tags:	20%
	abends:	15%
	nachts:	20%

Die Aufteilung des Verkehrsaufkommens wurde entsprechend der oben aufgeführten Parameter auf die hier kartierten Straßen angewendet. Der durch Verkehrserhebung tatsächlich festgestellte Schwerverkehrsanteil über einen Zeitraum vom 24 Stunden wurde analog der Aufteilung laut VBUS, Tabelle 2 auf die Zeitbereiche Tag, Abend

¹⁰ $0,062 \times 12h + 0,042 \times 4h + 0,011 \times 8h = 1,0$. Die Faktoren werden für die Aufteilung des Tagesverkehrs auf die Zeitbereiche verwendet, da i.d.R. diesbezügliche Daten für die Straßen nicht vorliegen.

und Nacht anteilig angesetzt. Zum Beispiel für die Straßenkategorie Bundesstraße ist der aufkommende Schwerverkehrsanteil über die drei Zeitbereiche konstant.

4.2 Berechnungsergebnisse

4.2.1 Beurteilung der örtlichen Situation anhand der Rasterlärmkarten

Die Berechnungsergebnisse sind in Form von Rasterlärmkarten grafisch dargestellt. Diese Lärmkarten stellen die berechnete Verkehrslärmbelastung (Lärmpegel) für die kartierten Straßen im Stadtgebiet dar. Dabei werden flächenhaft die auftretenden Schallimmissionen in unterschiedlichen Farbbändern (Isophonenbänder in 5 dB(A) Schritten) entsprechend des jeweiligen Schallpegels dargestellt. Bei dieser Darstellung ist zu beachten, dass beim Übergang zwischen zwei Bändern, die Lärmbelastung nicht sprunghaft wechselt, sondern stetig und fließend erfolgt. Die berechneten und dargestellten Lärmpegel entsprechen dabei Mittelungspegeln.

Die Lärmpegel basieren auf europaweit harmonisierten Berechnungsverfahren und sind infolge von verschiedenen Berechnungsverfahren nur sehr beschränkt direkt mit in Deutschland vorhandenen Grenz- und Richtwerten vergleichbar. Die Unterschiede in den Lärmpegeln nach EU-Umgebungslärmrichtlinie und nach nationalen Vorschriften liegen in unterschiedlichen Berechnungsvorschriften, Berechnungszeiträumen und Abschlägen.

Auslösewerte der Aktionsplanung sind die Belastungsschwellen, bei deren Erreichen Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen oder ergriffen werden sollten. In der Umgebungslärmrichtlinie sind keine Festlegungen zu diesen Werten enthalten, d. h. es sind keine Schwellwerte für das Erfordernis einer Lärmaktionsplanung definiert. Auch die nationale Gesetzgebung gibt keine verbindlichen Auslösekriterien vor.

Gemäß den Empfehlungen des Bayerischen Landesamt für Umwelt werden zunächst alle kartierten Gebiete mit Betroffenen oberhalb von 55 dB(A) L_{DEN} und oberhalb von 50 dB(A) L_{Night} zur Lärmaktionsplanung aufgerufen. Hohe Belastungen entsprechen den Schwellwerten zur Gesundheitsrelevanz von über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55

dB(A) L_{Night} . Sehr hohe Lärmbelastungen bestehen ab einer Überschreitung von 70 dB(A) L_{DEN} und 60 dB(A) L_{Night} . Laut Hinweisen des LfU werden in Bayern die Auslösewerte L_{DEN} 67 dB(A) und L_{Night} 57 dB(A) für die Ermittlung der sogenannten Lärmschwerpunkte herangezogen (siehe Abschnitt 4.2.2).

Folgende Lärmkarten wurden für den Straßenverkehrslärm in Weißenhorn erstellt:

Anl. 4.1 Rasterlärmkarte L_{DEN} (0-24 Uhr)

Anl. 4.2 Rasterlärmkarte L_{Night} (22-06 Uhr)

L_{DEN} und L_{Night} zeigen in der Formgebung Ähnlichkeiten auf, L_{DEN} neigt zu größerer Ausbreitung in der Fläche, L_{Night} verstärkt tendenziell Räume mit hohen Lärmbelastungen.

4.2.2 Beurteilung der örtlichen Situation anhand der Betroffenheiten

Um aus den Ergebnissen der Lärmkartierung Maßnahmen für die Lärmaktionsplanung ableiten zu können, müssen die Rasterlärmkarten mit den Einwohnerzahlen überlagert werden.

Die nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie geforderte Statistik über die Zahl der betroffenen Einwohner, Wohnungen, Krankenhäuser und Schulen sowie für die betroffenen Flächen wurde für die Intervalle zwischen 45 und über 70 dB(A) in 5er-Schritten ermittelt.

Die Einwohnerdaten wurden laut Melderegister der Stadt Weißenhorn in das Modell eingepflegt. Die Anzahl an Wohnungen wurde per Umrechnung auf Basis des Ansatzes der VBEB mit 2,1 EW / Wohnung ermittelt.

Entsprechend der Anforderungen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie sind die betroffenen Einwohner auf 100 zu runden. Damit ergeben sich oberhalb der maßgebenden Schwellwerte von $L_{DEN} = 67$ dB(A) und $L_{Night} = 57$ dB(A) jeweils rund 100 belastete Einwohner für das gesamte Stadtgebiet.

Die genauen Betroffenheiten sind in Tabelle 2 aufgeführt.

Tabelle 2: Betroffenheitsstatistik Weißenhorn, Straßenverkehrslärm

Intervalle [dB(A)]	Betroffene	
	L _{DEN}	L _{Night}
45 - 50	1.905	360
50 - 55	795	170
55 - 60	344	152
60 - 65	182	4
65 - 70	167	0
> 70	7	0

Anhand der konkreten Werte ergeben sich innerhalb von 24 Stunden 7 Betroffene mit ≥ 70 dB(A) und 96 Betroffene mit ≥ 67 dB(A). In der Nacht werden 4 Betroffene mit ≥ 60 dB(A) und 69 Betroffene mit ≥ 57 dB(A) ermittelt.

Zur weiteren Analyse der Betroffenheiten wurden **Lärmschwerpunkte** berechnet. Mit diesen werden Bereiche mit einer hohen Anzahl von Betroffenen in Verbindung mit hohen Lärmpegeln identifiziert. Die Ermittlung der Lärmschwerpunkte erfolgt rechen-technisch, maßgebend für die Anzahl und Größe der Schwerpunkte sind die Auslö-
sewerte Tag und Nacht. Die Ergebnisse werden graphisch ausgegeben und auf eine einheitliche Bezugsgröße „Einwohner je Quadratkilometer“ umgerechnet. Es ergeben sich sehr hohe Belastungen bei Lärmpegel $L_{DEN} > 70$ dB(A) und bei $L_{Night} > 60$ dB(A). Kurzfristiges Ziel ist es deshalb, für diese Bereiche eine spürbare Verminderung der Lärmbelastung zu erreichen. Anhand von Lärmschwerpunkten kann eine Priorisie-
rung der Maßnahmen der Lärmaktionsplanung festgelegt werden.

Anl 5. Im Stadtgebiet von Weißenhorn ergab die nach EU-Lärmaktionsplanung durchge-
führte Analyse folgenden Lärmschwerpunkt (SP) (Anlage 5):

- Herzog-Georg-Straße (SP1)

In geringen Umfang wurden weitere Punkte identifiziert:

- Günzburger Straße, Stadtteil Hegelhofen
- Römerstraße, Stadtteil Attenhofen
- Kaiser-Karl-Straße

Da die Anzahl betroffener Einwohner für die genannten Stellen begrenzt ist, werden diese nicht als Brennpunkte identifiziert, die Chance auf Realisierung von Lärminderungsmaßnahmen ist hier äußerst gering.

In Anlage 5.1 und 5.2 sind die Lärmpunkte für Weißenhorn markiert. Für einen Lärmschwerpunkt gilt es realisierbare Lärminderungsmaßnahmen zu erörtern und festzuschreiben. Die Ausweisung von Lärmschwerpunkten sagt nicht, dass es keine bedeutsamen Einzelbetroffenheiten gibt. Maßgabe des Lärmaktionsplans ist es, zunächst die Lärmschwerpunkte zu betrachten.

5 MÖGLICHE MASSNAHMEN GEGEN STRASSENVERKEHRSLÄRM

Im folgenden Kapitel werden allgemeine Maßnahmen zur Lärminderung vorgestellt. Diese sollen einen Überblick über gängigen Lärminderungsmaßnahmen erschaffen. Mögliche Maßnahmen im Straßenverkehr können in drei Gruppen unterteilt:

- aktive Schallschutzmaßnahmen (an der Lärmquelle)
- passive Schallschutzmaßnahmen (am Immissionsort)
- planerische und organisatorische Maßnahmen

Konkrete Maßnahmen für die Stadt Weißenhorn werden im Kapitel 0 aufgeführt.

5.1 Aktive Maßnahmen

Aktive Maßnahmen wirken an der Quelle der Geräuschbelastung, und sind nach Maßgabe des Verursacherprinzips die effektivsten Maßnahmen zur Lärminderung. Daher haben diese Vorrang vor passiven Schallschutzmaßnahmen.

Im Gegensatz zum passiven Schallschutz werden auch im Freien Minderungen erreicht, so dass die Nutzung von Freiflächen (Terrassen, Balkon, Grünflächen) weniger eingeschränkt wird.

Lärmmindernde, offenporige Fahrbahndeckschichten

Durch den Einbau offenporiger Deckschichten, sogenannter Flüsterasphalt, kann ein Minderungsbeitrag von bis zu 5 dB(A) erzielt werden¹¹. Diese Maßnahme ist insbesondere bei Geschwindigkeiten von größer 60 km/h zu empfehlen. Außerdem ergeben sich die positiven Nebeneffekte kleinerer Sprühfahnen und eine geminderte Aquaplaninggefahr.

¹¹ Für lärmmindernde Straßenoberflächen, bei denen aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen eine dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist, können auch andere, ggf. höhere Korrekturwerte D_{Stro} berücksichtigt werden.

Bei niedrigeren Geschwindigkeiten ist der lärm mindernde Effekt aufgrund des höheren Anteils der Motorengeräusche geringer. Zudem setzen sich die Poren schneller zu, was ebenfalls die lärmreduzierende Wirkung herabsetzt. Allerdings lassen neuere Entwicklungen und Versuche (zweilagiger offenporiger Asphalt) den Einsatz von lärm mindernden Deckschichten auch im Bereich von Innerortsstraße (Geschwindigkeiten 50 km/h) zu. Es werden Minderungseffekte von 2 bis 4 dB(A) erzielt.

Verbesserung bestehender Fahrbahnbeläge

Vielfach sind die Fahrbahnoberflächen im innerörtlichen Straßennetz durch Fahrbahnschäden gekennzeichnet (Schadstellen, Bruchkanten, abgesenkte Kanaldeckel, ...). Mit einer Sanierung des Fahrbahnbelages können bemerkbare Verbesserungen erzielt werden.

Ebenso bewirkt der Austausch von Pflasterdecken durch eine Asphaltdeckschicht Lärm minderungen. Bei Geschwindigkeiten zwischen 30 km/h und 50 km/h sind bei Austausch Lärmpegelreduzierungen von 2 bis 6 dB(A) erzielbar.

Lärmschutzwände und -wälle

Die Wirkung von Lärmschutzwänden oder Lärmschutzwällen hängt vor allem von der Höhe und dem Material sowie vom Standort zur Quelle (möglichst quellennah) ab. Neben den erzielten Pegelminderungen von 5 bis 15 dB(A), teilweise auch noch darüber, wird zusätzlich die Frequenz des Lärms zu eher tieffrequenten Geräuschpegeln hin verschoben, welche vom Menschen weniger störend empfunden werden.

Zum Einsatz können folgende Abschirmeinrichtungen kommen:

Lärmschutzwände:	geringer Flächenbedarf, Schirmkante nahe der Quelle
abgewinkelte Wände:	geringer Flächenbedarf, Schirmkante sehr nahe an der Quelle
Erdwall:	großer Flächenbedarf (Grundflächentiefe entspricht etwa dem Dreifachen der Wallhöhe), Schirmkante von der Quelle weiter entfernt.

Durch Hindernisse auf dem Ausbreitungsweg, wie Wälle oder Wände, kommt es neben der optischen Trennwirkung auch zu einer räumlichen Trennung. Daher sind, vor allem in dicht bebauten Gebieten, Wälle oder Wände ab einer bestimmten Höhe erschwert akzeptabel und städtebaulich nicht mehr vertretbar. Vertretbare Hindernishöhen sind unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten im Einzelfall von der zuständigen Kommune festzulegen.

Troglagen, Tunnel

Troglagen oder Tunnellösungen erzielen eine hohe Lärmschutzwirkung, sind jedoch im Bestand als Lärminderungsmaßnahmen nur schwer umsetzbar. Sie können aber vor allem bei Neubauplanungen (oder anstehenden Totalsanierungen) berücksichtigt werden.

5.2 Passive Schallschutzmaßnahmen

Soweit keine aktiven Maßnahmen zur Vermeidung, Verlagerung oder Verminderung von Lärmbelastungen möglich sind, kommt passiver Schallschutz in Betracht. Lärmschutzmaßnahmen erfolgen dabei an der zu schützenden baulichen Anlage (Objektschutz).

Am effektivsten lassen sich passive Lärmschutzmaßnahmen bei den Gebäudeöffnungen (Fenster) erwirken, dies betrifft insbesondere ältere Gebäude. Standardfenster erreichen heute in der Regel die Lärmschutzklasse 3. Bei höheren Belastungen ist der Einbau von Lärmschutzfenstern der Klasse 4 und 5 zu empfehlen (höhere Schalldämmmaße).

Des Weiteren bilden die Fassade und insbesondere das Dach aus lärmtechnischer Sicht häufiger eine Schwachstelle. Dämmungsmaßnahmen führen hier aus schalltechnischer Sicht ebenfalls zu einer Lärmreduzierung im Innenbereich. Zu erwähnen ist, dass insbesondere die Aufenthalts- und Schlafräume zu schützen sind. Der Einbau von Lärmschutzfenstern sieht in diesem Fall eine Zwangsbelüftung durch Einbau von Belüftungsvorrichtungen vor.

Im Rahmen der Lärmvorsorge (Neubau, wesentliche Änderung von Straßen) wird bei Überschreitung gesetzlich festgelegter Grenzwerte der Einbau von Lärmschutzfenstern voll erstattet.

An bestehenden Straßen sind bei Überschreitung von Lärmsanierungswerten Zuschüsse für den Einbau von Lärmschutzfenstern eine freiwillige Leistung des Baulastträgers möglich. Deren Bewilligung ist von verfügbaren Haushaltsmitteln abhängig und bedarf einer formalen Antragsstellung und schalltechnischen Prüfberechnung (nach RLS-90). Bei zu geringer Förderhöhe der Maßnahme sowie bei Vermietung der Wohngebäude ist die Akzeptanz bzw. das Interesse des Eigentümers jedoch oftmals gering.

5.3 Planerische und organisatorische Maßnahmen

Geschwindigkeit beschränken

Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind effektive und kostengünstige Maßnahmen zur Lärminderung, wenn Geschwindigkeitsanordnungen eingehalten werden. Zur Gewährleistung der Geschwindigkeitsbeschränkungen können insbesondere Kontrollen durchgeführt oder bauliche Maßnahmen ergriffen werden.

Die Einengung des optischen Straßenprofils ist geeignet, eine verringerte Fahrgeschwindigkeit über eine veränderte Geschwindigkeitswahrnehmung zu bewirken.

Bei einer Reduzierung von der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h und bei einem LKW-Anteil von 10% ist von einem um 2,6 dB(A) geringeren Mittelungspegel und einem um bis zu 5 dB(A) kleineren Maximalpegel auszugehen (vgl. Abbildung 4). Neben dem LKW-Anteil ist für die im Einzelfall erreichbare Lärmreduktion auch der konkret vorhandene Straßenbelag maßgeblich.

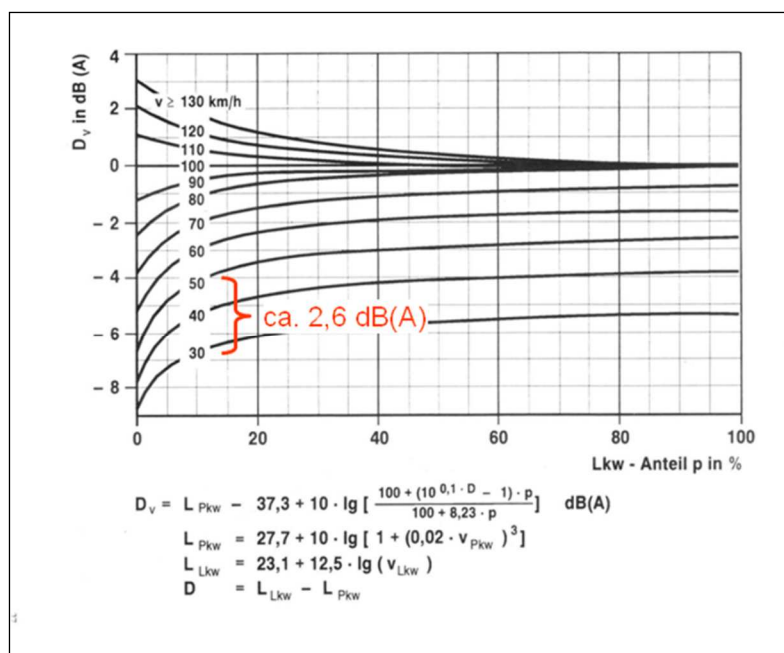


Abbildung 4: Pegelminderung bei Reduzierung der Geschwindigkeit¹²

Verkehrsfluss verstetigen

Durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses mit nur wenigen Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen lässt sich eine wahrnehmbare Lärmmentlastung erreichen, obwohl die Minderung des Mittelungspegels gering ist. Optimal ist ein sich langsam mit stetiger Geschwindigkeit bewegendem Verkehr. In diesem Fall entsteht ein gleichmäßiges Verkehrsgeräusch ohne die besonders belästigenden Pegelspitzen. „Die allein mit einer Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h einhergehende Verstetigung bewirkt zusätzlich bis zu 1,5 dB(A) niedrigere Mittelungspegel und 4 dB(A) geringere Maximalpegel.“¹³

Als mögliche Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrs kommen in Betracht:

- geeignete Ampelschaltungen (Grüne Welle mit Anzeige der empfohlenen Geschwindigkeit)
- Einführung signalfreier Rechtsabbiegestreifen
- Einführung von Kreisverkehren statt Ampelschaltungen

¹² Quelle: RLS-90

¹³ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 18.06.2012, S. 22

Verkehrsmanagement (Lenkung, Verlagerung, Beschränkung)

Im Zuge des Verkehrsmanagements können durch die Bündelung von Verkehrsströmen in wenig konfliktträchtigen Bereichen oder durch Verkehrslenkungsmaßnahmen zur verbesserten Zielführung Lärminderungseffekte erzielt werden.

Eine Reduzierung des Schwerverkehrs, zum Beispiel durch Einführung eines Durchfahrtsverbotes für Lkw > 3,5 t kann ebenfalls einen hörbaren Minderungsbeitrag leisten. So ist eine Lärmpegelminderung von ca. 3 dB(A) bei Reduzierung des Schwerverkehrsanteils von 10 % auf 0 % möglich (vgl. Abbildung 5). Das Problem ist allerdings die damit verbundenen Verkehrsverlagerungen und Schaffung neuer Betroffenen anderswo. Schwerverkehrsbeschränkungen lassen sich in der Praxis nur bei günstigen Randbedingungen realisieren.

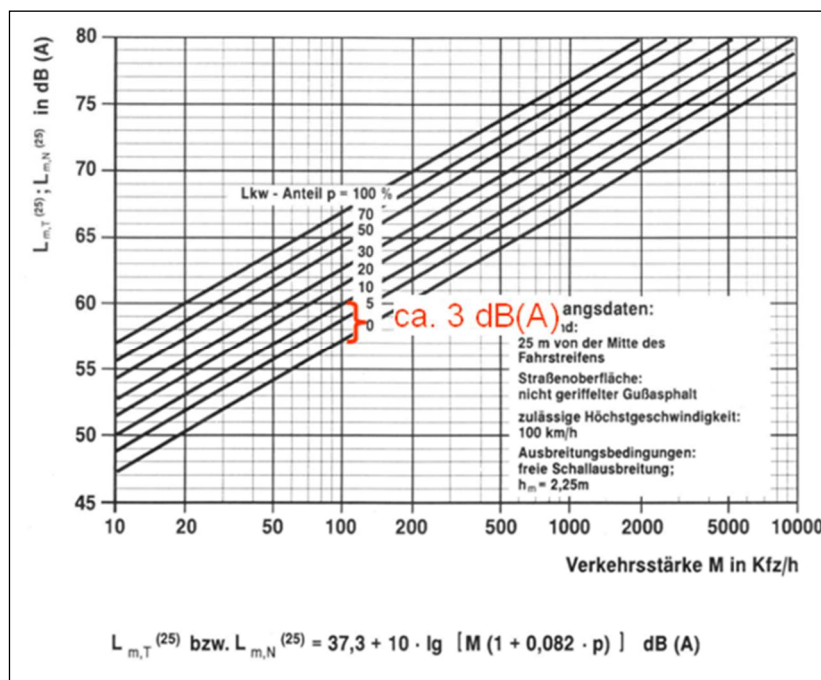


Abbildung 5: Pegelminderung bei Reduzierung des Schwerverkehrsanteils

Umgehungsstraße

Durch Ortsumfahrungen können große Lärminderungseffekte erzielt werden. Leider scheitert der Bau von Umgehungsstraßen häufig an den leeren öffentlichen Kassen. Gleichwohl können Städte und Gemeinden Umgehungsstraßen in die Lärmaktionsplanung als mittel- bzw. langfristiges Ziel aufnehmen. Wird im Zuge der Ortsumgehung allerdings nur ein geringer Anteil des Verkehrs umgeleitet (< 20%) wird keine relevante Lärminderungswirkung erzielt.

Straßenraum gestalten

Durch die Verjüngung der Fahrbahn etwa zugunsten eines Parkstreifens oder eines Radverkehrsweges ergibt sich eine Vergrößerung des Abstandes vom Immissionsort (Gebäude) zur Emissionsquelle (Kfz-Verkehr). Dies führt zu einer Verringerung der Lärmpegel.

Parksuchverkehr verringern

Eine weitere Variante um unnötigen Verkehr und damit Lärm zu vermeiden ist die Einrichtung von Parkleitsystemen, um den Parksuchverkehr zu verringern.

Förderung lärmarmen und öffentlicher Verkehrsmittel

Die Vermeidung von Kfz-Fahrten kann durch die Förderung des Umweltverbundes (Rad-, Fußgängerverkehr, ÖPNV) erzielt und als möglicher Maßnahmenkomplex zur langfristigen und nachhaltigen Reduzierung der Lärmimmissionen betrachtet werden.

Auch die Schulwegsicherung kann als förderndes Element des Fuß- und Radverkehrs beitragen und typische „Hol- und Bringdienste“ vermeiden. Neben verkehrsregelnden und baulichen Maßnahmen zum Schutz der Kinder im Straßenraum können Verkehrsüberwachungen zur Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus im Kfz-Verkehr beitragen.

Die nachhaltigste Verbesserung im Fußgängerverkehr kann durch sichere Wegeverbindungen gefördert werden. Mit der Anlage von Querungshilfen und mit Hilfe von Umgestaltungen des Straßenraums (vorgezogener Seitenraum) kann neben einer sicheren Führung des Fußgängerverkehrs auch eine Geschwindigkeitsreduzierung im Kfz-Verkehr erzielt werden.

Des Weiteren können Kommunen durch die Anschaffung lärmarmen Reifen für die Dienstfahrzeuge oder insgesamt lärmarmen Fahrzeuge eine entsprechende Vorbildfunktion einnehmen.

Lärmschutz durch städtebauliche Maßnahmen

Auch im städtebaulichen Bereich ergeben sich Möglichkeiten der Lärminderung, bspw. durch die Schließung von Baulücken, was insbesondere einen höheren Schutz für die dahinter liegende Bebauung bewirkt.

5.4 Tabellarische Zusammenfassung

Im Folgenden sind die Einzelmaßnahmen der aufgeführten Strukturierung tabellarisch unter Berücksichtigung der Wirkung, des Aufwandes, des Zeitmaßes und der Kosten zusammengefasst (Tabelle 3 bis Tabelle 5).

Tabelle 3: Generell mögliche aktive Maßnahmen gegen Straßenverkehrslärm

Bauliche Maßnahmen	Wirkung	Aufwand für die Umsetzung	Zeitmaß	Kosten	Anmerkungen
Lärmmindernde, offenporige Fahrbahndeckschichten	groß: 5 bis 8 dB(A)	groß	lang- bis mittelfristig	hoch, Einzelfallbetrachtung notwendig	hohe Folgekosten: Pflege und Instandhaltung
Verbesserung bestehender Fahrbahnbeläge	mittel: 2 bis 6 dB(A)	groß; in Verbindung mit anstehender Sanierung aber gering	mittel- bis langfristig	hoch, bei anstehender Sanierung aber geringer	Einzelfallbetrachtung für die Wahl des Fahrbahnbelages
Lärmschutzwände und -wälle	groß bis sehr groß: 5 bis 15 dB(A)	mittel bis groß; je nach Ausführung	mittel- bis langfristig	Wände: hoch, je nach Ausführung zw. 200,- und 500,- €/m ² Wälle: bei vorhandenem Material und günstigem Grunderwerb zwischen 10,- €/m ³ bzw. 50 bis 60,- €/m ²	räumliche und optische Trennwirkung, innerorts wegen Grundstückszufahrten, Fußgängerwegen etc. nur eingeschränkt einsetzbar
Troglagen, Teilabdeckungen	groß (bei genügender Tiefe der Absenkung)	groß; bei Neuplanungen, anstehender Sanierung oder in Verbindung mit verkehrsplanerischen Maßnahmen geringer	langfristig	hoch	als nachträgliche Maßnahme eher ungeeignet; Teilabdeckungen können auch im Rahmen städtebaulicher Aspekte genutzt werden
Tunnel	sehr groß (bei ausreichender Länge)	sehr groß	langfristig	sehr hoch	an Tunnelportalen durch Reflexionen erhöhte Schallabstrahlungen = u.U. weitere Maßnahmen erforderlich; Weitere Randbedingungen (Be- u. Entlüftung, Rettungswege, Beleuchtung, ...) = höhere Kosten

Tabelle 4: Generell mögliche passive Maßnahmen gegen Straßenverkehrslärm

Passive Maßnahmen	Wirkung	Aufwand für die Umsetzung	Zeitmaß	Kosten	Anmerkungen
Lärmschutzfenster und Schalldämmlüfter	je nach Schallschutzklasse	gering	mittelfristig	hoch	kein Schutz der Außenwohnbereiche
Verbesserte Schalldämmung von Außentüren, Dächern und Außenwänden; Anbringen schallschluckender Verkleidungen an Terrassen und Balkonen	hoch	gering bis mittel	hoch	hoch	
Organisation der Nutzungen in Grundrissen	mittel	abhängig vom Umfang	mittel	mittel	im Bestand nur bedingt geeignet; bei Planungen können gute Ergebnisse erzielt werden

Tabelle 5: Generell mögliche planerisch, organisatorische Maßnahmen gegen Straßenverkehrslärm

Organisatorisch/ planerische Maßnahmen	Wirkung	Aufwand für die Umsetzung	Zeitmaß	Kosten	Anmerkungen
Geschwindigkeitsbeschränkungen	gering bis mittel	gering	kurzfristig	gering	
Verkehrsfluss verstetigen (Kreisverkehre, Optimierung der LSA, Anzeige empfohlener Geschwindigkeiten, freie Rechtsabbieger, ...)	gering bis mittel: 1 bis 3 dB(A)	gering bis mittel	kurz- bis mittelfristig	gering bis mittel	Motoren von 32 Pkw bei 2000 U/min verursachen so viel Lärm wie der Motor eines Pkw bei 4000 U/min (ohne Rollgeräusche)
Verkehr managen (Lenkung, Verlagerung, Beschränkung)	gering bis groß: 0 bis 7 dB(A)	gering bis groß (bei Baumaßnahmen)	kurz- bis langfristig	gering bis groß	Synergien zu Luftreinhaltemaßnahmen möglich; Beschränkung (bspw. in Form von Durchfahrverböten) können in lärmsensiblen Zeiten merkliche Entlastungen erzielen
Durchgangsverkehrs umleiten – Umgehungsstraße	groß: 7 dB(A) bei 80% Umleitung	groß	langfristig	sehr hoch	lange und kostenintensive Planungen und Umsetzungen erforderlich
Straßenraum gestalten	Angaben schwer möglich, unterstützend zu anderen Maßnahmen	groß	mittel- bis langfristig		Die Wirkung einer ansprechenden Gestaltung des Straßenraumes (bspw. durch Begrünung/ Bepflanzung) ist eher psychologischer Natur, aber nicht zu unterschätzen
Parksuchverkehr verringern (Leitsysteme für Parkhäuser u. Parkplätze)	gering: kleiner 1 dB(A)	mittel	kurz- bis mittelfristig	mittel	lokal können Parkhäuser kontraproduktiv wirken
Förderung lärmarter und öffentlicher Verkehrsmittel (Modal-Split)	Keine Angaben möglich				Synergien mit Zielen der Luftreinigung möglich
Pegelminderung durch Abstand	gering bis groß: 0 bis 12 dB(A)	Bei frühzeitiger Integration in anstehende Planungen gering	mittel- bis langfristig	Bei frühzeitiger Integration in Planungen können Kosten gering gehalten werden	Im Bestand eher ungeeignet
Pegelminderung durch Abschirmung (Schließen von Baulücken, Abschirmwirkung von Gebäuden, Orientierung von Nutzungen im Grundriss)	mittel bis groß	Bei frühzeitiger Integration in anstehende Planungen gering	mittel- bis langfristig	Bei frühzeitiger Integration in anstehende Planungen können Kosten gering gehalten werden	Im Bestand nur zum Teil geeignet

5.5 Maßnahmen auf Seiten der Autofahrer

Jeder Autofahrer kann einen Beitrag zur Lärminderung leisten, indem er sein Fahrzeug mit lärmarmen Reifen ausstattet. Seit November 2012 gilt die Verordnung EG 1222/2009 über die Reifenkennzeichnung für die Länder der EU. Das Etikett soll den Verbraucher besser als bisher über die Eigenschaften eines Reifens in Bezug auf Sicherheit (Bremsverhalten auf nasser Fahrbahn) und Umweltschutz (Rollwiderstand sowie Laufgeräusch) informieren.

Weiterhin kann jeder Autofahrer mit Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, insbesondere bei Tempo 30, die gewünschte Lärminderung unterstützen.

6 MASSNAHMENKONZEPT FÜR DIE STADT WEISSENHORN

Im Folgenden wird das im Rahmen der 3. Stufe erarbeitete Maßnahmenkonzept zur Minderung des Straßenverkehrslärms in Weißenhorn vorgestellt.

Herzog-Georg-Straße (SP1)

Als **Sofortmaßnahme** zur Minderung der Lärmsituation ist für die St 2019 / St 2020 Herzog-Georg-Straße geplant:

- Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit nachts (von 22:00 bis 06:00) auf 30 km/h für alle Kraftfahrzeuge.

Die Zustimmung der Geschwindigkeitsreduzierung obliegt dem Straßenbaulastträger, hier das Staatliche Bauamt Krumbach, bzw. der Straßenverkehrsbehörde.

Anl. 6 Anlage 6 gibt einen Überblick über die Lage des Schwerpunkts (SP1) sowie über die aktuell betroffenen Einwohner und über die durch die geplanten Maßnahmen erzielbaren Reduzierungen (weniger Betroffene).

Durch den Vorher-Nachher-Vergleich an Betroffenen ist eine grundsätzliche Wirkungsabschätzung gegeben. Die tatsächliche Wirkung ist im Zuge der Antragsstellung von Tempo 30 nachts zu ermitteln. Diese hängt u.a. von der Ausrichtung der Wohn-Schlafräume und der dort lebenden Personen ab.

Begleitende Konzepte

Nachfolgend sind tabellarisch die Bereiche aufgeführt, die zur Lärminderung beitragen und in denen künftig die Lärmschutzbelange Berücksichtigung finden sollten. Die Auswirkungen lassen sich jedoch zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht quantifizieren.

Tabelle 6: Begleitende Konzepte zur Lärmaktionsplanung

Stadtentwicklungsplanung	Verkehrsentwicklungsplanung	Bauleitplanung
Schließen von Baulücken	Förderung Radverkehr (bereits in Umsetzung)	Abstände zur Straße vergrößern
	Förderung Fußverkehr	Grundrissgestaltung beim Bau neuer Gebäude
	Förderung ÖPNV (bereits in Umsetzung)	
	Förderung Car Sharing	
	Förderung Anschaffung lärmer Sparmer Fahrzeuge im kommunalen Nutzungsbereich (Vorbildfunktion)	
	Parksuchverkehr verringern	

7 **SCHIENENVERKEHR**

Das Eisenbahnbundesamt hat bundesweit für alle Haupteisenbahnstrecken, die eine Belastung von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr aufweisen, die Lärmkartierung durchgeführt. Die Berechnung erfolgt auf der Grundlage der VBUSch (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen, Bundesanzeiger Nr. 154 vom 17. August 2006). Die Betroffenheiten werden ebenso wie beim Straßenverkehr anhand der VBEB (Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belasteten-zahlen durch Umgebungslärm, Bundesanzeiger Nr. 75 vom 20. April 2007) ermittelt.

Die Lärmkartierung des Schienenverkehrs der dritten Stufe der Lärmaktionsplanung wurde im Jahr 2018 veröffentlicht. Für die Stadt Weißenhorn liegen keine Kartierungsergebnisse vor, da die Strecke Senden - Weißenhorn (KBS 976) weniger als 30.000 Züge p.a. aufweist. Der Schienenverkehrslärm ist somit nicht Gegenstand des vorliegenden Lärmaktionsplans.

8 GEWERBELÄRM

Gewerbe- und Industrielärm werden über die anlagenbezogenen Regelungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) behandelt. Die gesetzlichen Anforderungen an diese Anlagen sind in Genehmigungsverfahren fixiert und unterliegen der Überwachung durch die zuständigen Behörden. In den §§ 47 a – f BImSchG sind keine weitergehenden Anforderungen enthalten. Daher ist eine Lärmaktionsplanung nicht notwendig. Bei Lärmproblemen sind die zuständigen Überwachungsbehörden als Träger öffentlicher Belange bei der Lärmaktionsplanung zu beteiligen.¹⁴

¹⁴ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 18.06.2012, S. 33

9 FINANZIERUNG

Voraussetzung für die Realisierung von Lärminderungsmaßnahmen ist die Finanzierung. Ein effektives, kostensparendes und zeitnahes Handeln wird ermöglicht, wenn die Problembereiche des Lärms, der Luftverunreinigung, der Verkehrssicherheit, der Straßenraumgestaltung und der Stadtgestaltung gemeinsam betrachtet werden und so die Notwendigkeit von Maßnahmenumsetzungen erhöht und Synergieeffekte genutzt werden können.

Radverkehrsförderung

Die Möglichkeiten der Radverkehrsförderung sind vielfältig und sowohl auf EU-, Bundes-, Landes- als auch kommunaler Ebene vorhanden.

10 ZUSAMMENFASSUNG

Für die Stadt Weißenhorn wird derzeit in Abstimmung mit dem Landesamt für Umwelt und nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie eine Lärmaktionsplanung der Stufe 3 bearbeitet. Diese ist noch in Bearbeitung. Hierfür wurden anhand aktueller Verkehrsdaten (2018, 2015) Lärmkarten für den Straßenverkehrslärm sowie eine Betroffenenanalyse erarbeitet und auf diesen Ergebnissen basierend ein Maßnahmenkonzept erstellt.

Es wurde in ein Lärmschwerpunkt in der Herzog-Georg-Straße identifiziert, für den als Lärminderungsmaßnahme Tempo 30 nachts vorgeschlagen wird.

Die Betrachtung des Schienenverkehrs ist für die Stadt Weißenhorn laut den Kartierungsergebnissen des Eisenbahn-Bundesamtes nicht relevant, die jährliche Zugbelastung liegt unter dem Schwellwert von 30.000 Zügen pro Jahr.

Der Berichtsentwurf zum „Lärmaktionsplan Stufe 3 Stadt Weißenhorn“ soll am 10.02.2020 im Stadtrat vorgestellt und beschlossen werden. Der Entwurf des Lärmaktionsplans soll nach Beschluss durch den Stadtrat öffentlich ausgelegt und an Träger öffentlicher Belange versendet werden (Frist 4 - 6 Wochen). Die eingegangenen Stellungnahmen sind im weiteren Verfahren abzuwägen und relevante Einwendungen in den Schlussbericht zum Lärmaktionsplan einzuarbeiten. Der Schlussbericht wird erneut dem Bauausschuss vorgestellt und ist durch den Stadtrat zu beschließen. Danach kann das Verfahren zum Lärmaktionsplan mit der Meldung an das LfU (Meldebogen) abgeschlossen werden.

Die Annahme, die Lärmsituation nachhaltig durch die einmalige Aufstellung eines Lärmaktionsplanes für die Betroffenen verbessern zu können, wäre illusorisch. Die Bekämpfung des Verkehrslärms erfordert eine ständige Anstrengung seitens der Stadt Weißenhorn sowie der zuständigen Baulastträger und Fachbehörden. Die Aufstellung des Lärmaktionsplanes sollte nicht als Pflichtaufgabe, sondern als Chance zu einer nachhaltigen Verbesserung der Lebensbedingungen gesehen werden. Lärmaktionspläne sind alle 5 Jahre zu überprüfen und zu aktualisieren. Die Stufe 4 der Lärmaktionsplanung ist für 2022/2023 terminiert.

Lärmaktionsplanung Stufe 3

Aufgestellt: Dresden, 30.01.2020

brenner BERNARD ingenieure GmbH

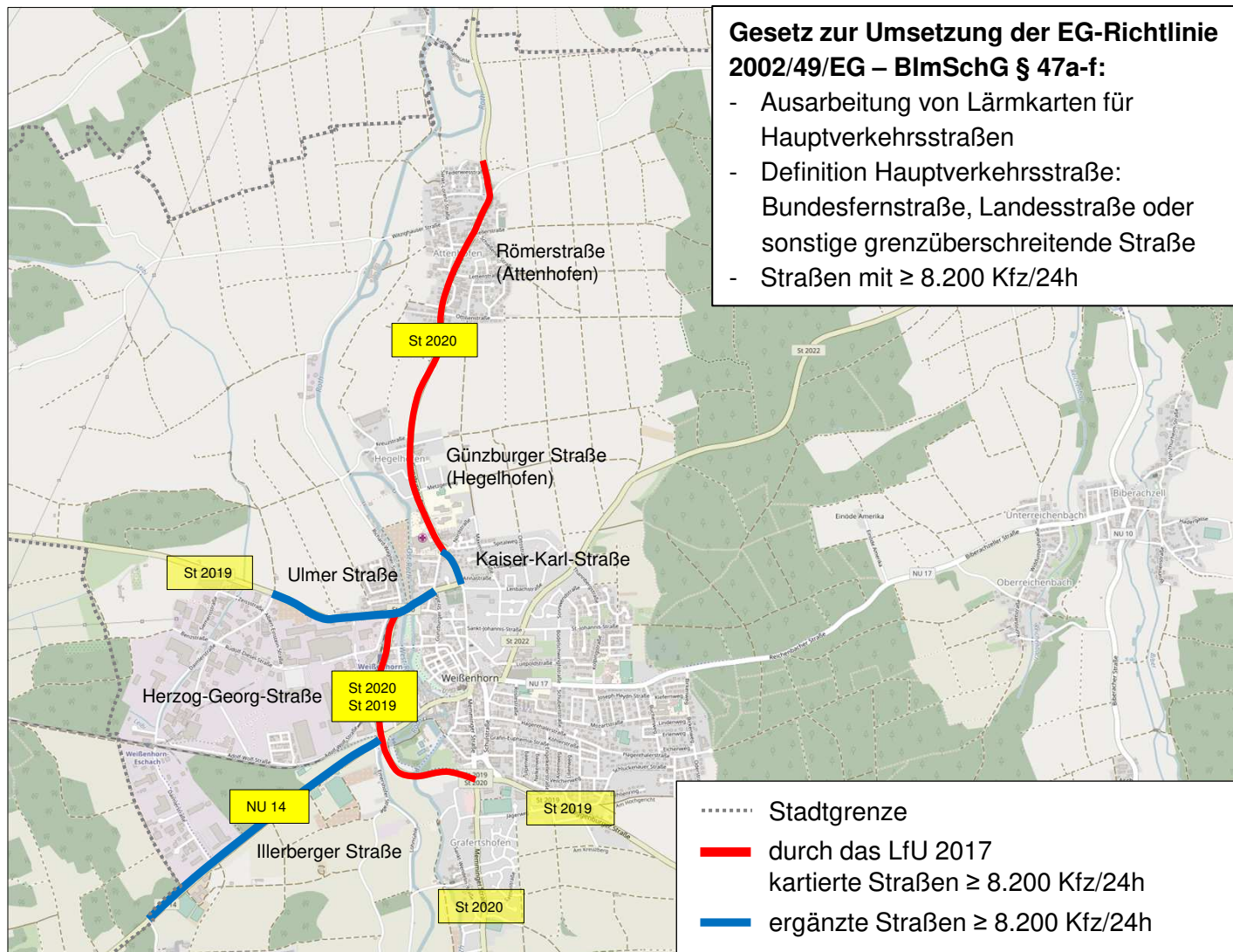
Dr.-Ing. Uwe Frost

Fachbereichsleiter Immissionsschutz

ANLAGEN

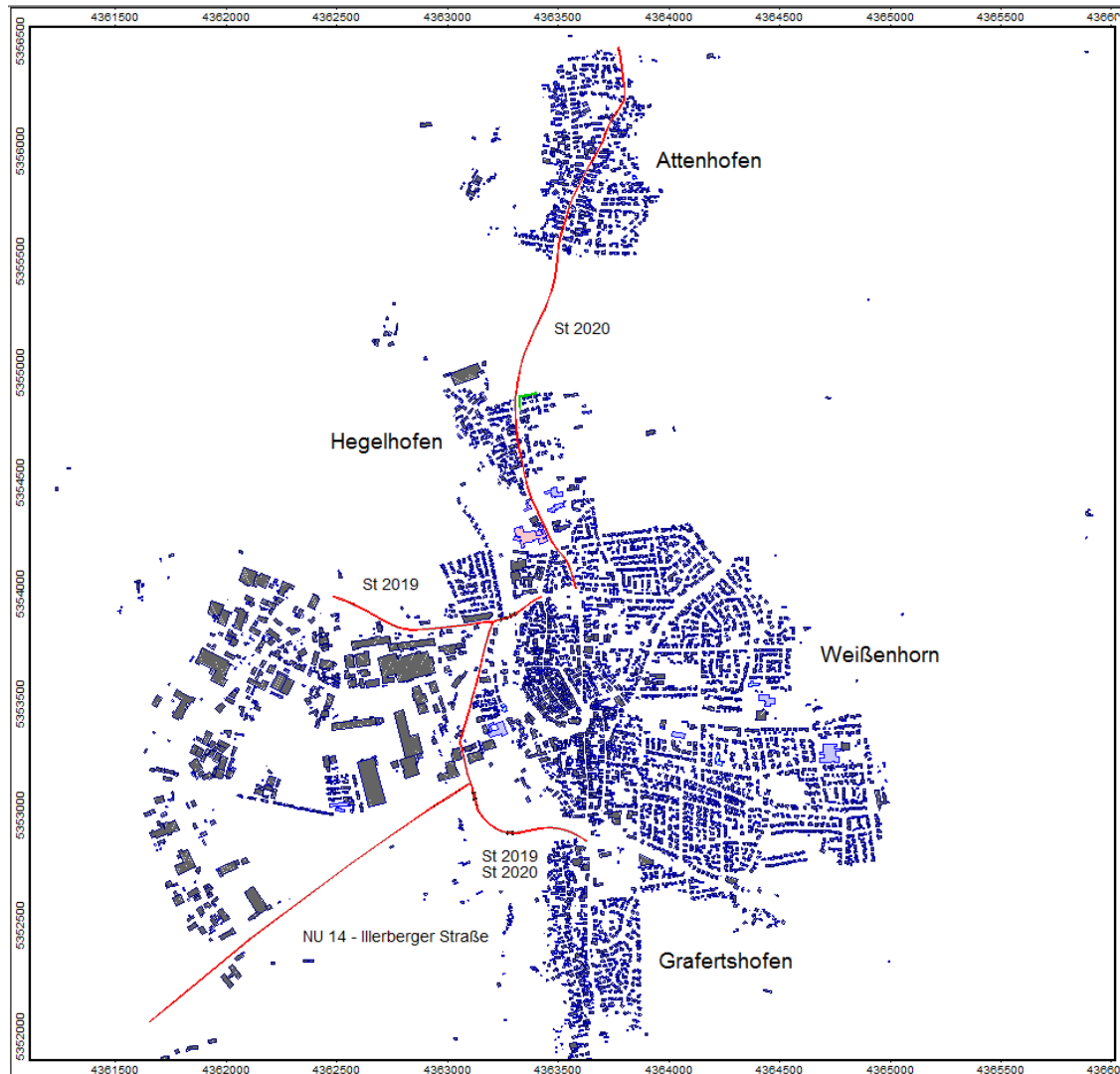
Übersicht Straßen mit ≥ 8.200 Kfz/24h	1
Übersicht Lärmberechnungsmodell	2
DTV-Werte für die Lärmberechnungen	3
Lärmkartierung Straßenverkehr L_{DEN} (0:00 -24:00 Uhr)	4.1
Lärmkartierung Straßenverkehr L_{Night} (22:00 -06:00 Uhr)	4.2
Lärmschwerpunkte $L_{DEN} = 67$ dB(A)	5.1
Lärmschwerpunkte $L_{Night} = 57$ dB(A)	5.2
Wirksamkeit der Maßnahmen SP1 Herzog-Georg-Straße	6

Übersicht Straßen mit ≥ 8.200 Kfz/24h (Jahresmittelwert)





Übersicht Lärmberechnungsmodell (SoundPLAN 8.0)



Daten von der Stadt Weißenhorn eingelesen:

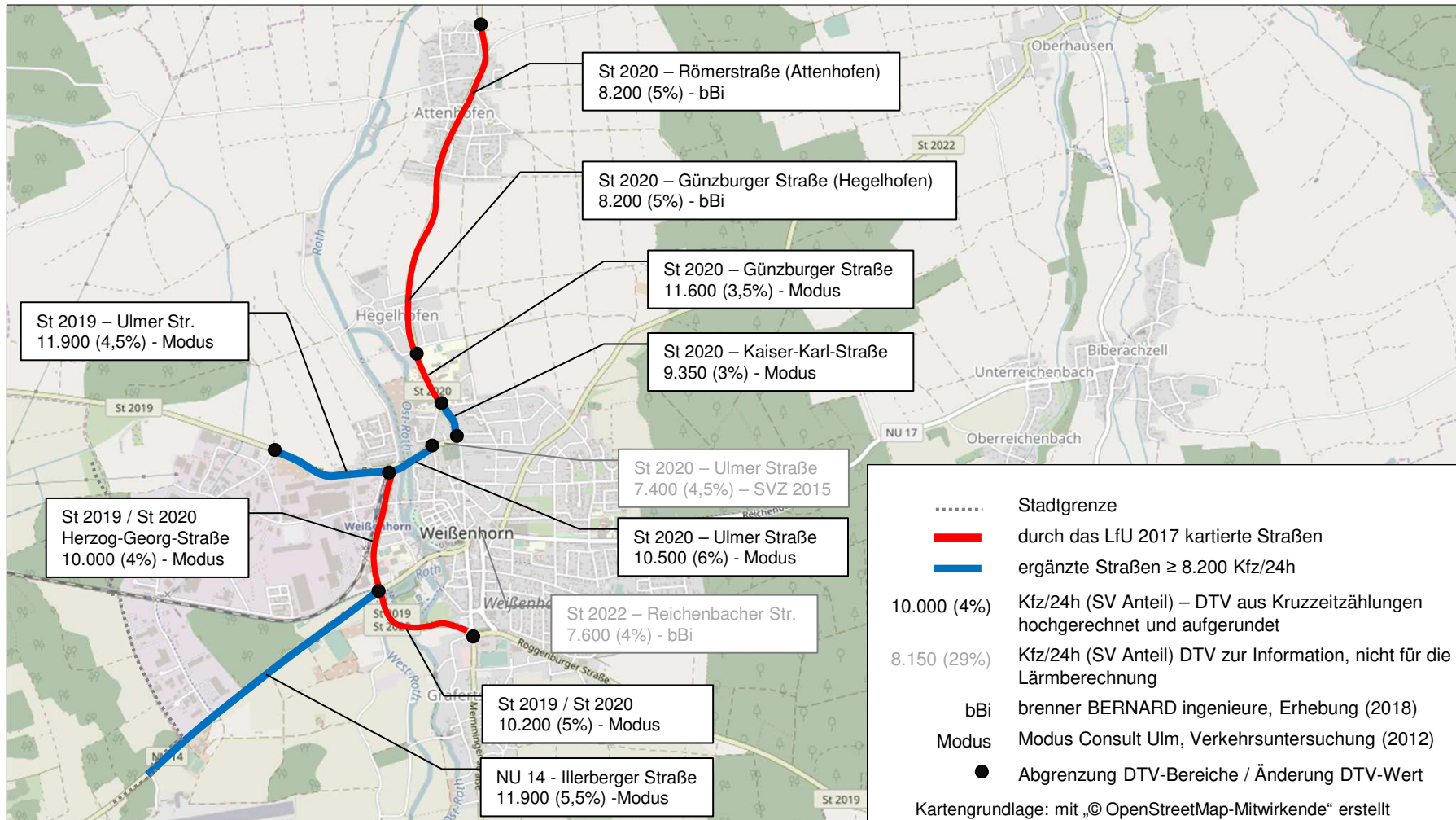
- Gebäude
- Straßen
- Digitales Geländemodell

Ergänzungen:

- weitere Straßen ≥ 8.200 Kfz/24h
- Kataster
- Verkehrsdaten SVZ 2015, Erhebungen brenner BERNARD 2018

DTV-Werte für Lärmberechnungen (brenner BERNARD 2017, SVZ-BW 2015)

Innerorts – Hochrechnung der Zählergebnisse auf DTV_{Mo-So}



Hinweis: Den Lärmberechnungen liegen die örtlich zulässigen Geschwindigkeiten zugrunde.

Lärmkartierung

L_{DEN} in dB(A)

(24-Stunden-Wert, 0 bis 24 Uhr)

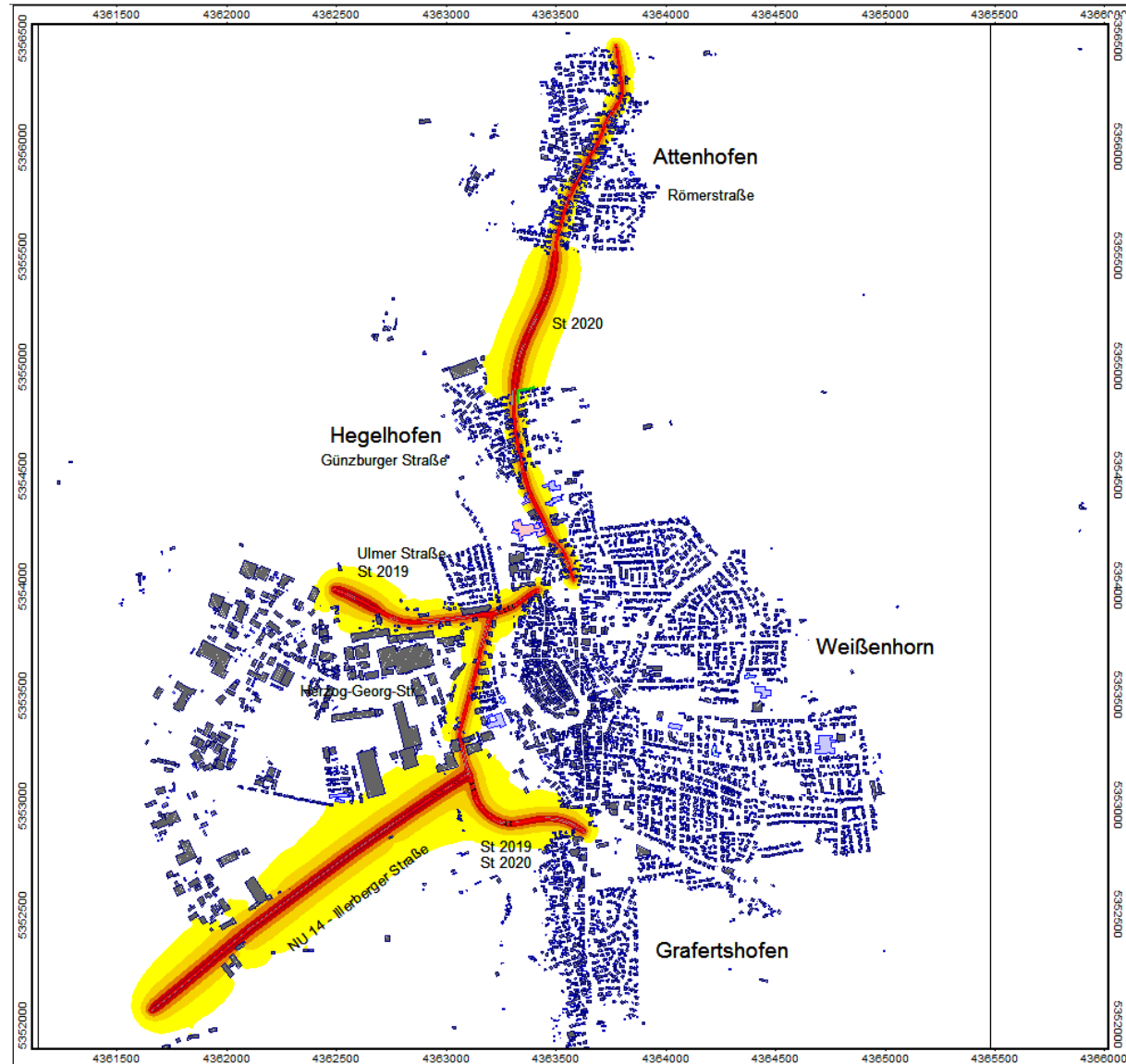
Rasterlärmkarten zeigen die flächenhafte Lärmausbreitung. Sie beziehen sich auf eine festgelegte Bezugshöhe, hier 4,0 m über Boden. Rasterlärmkarten haben nicht die Genauigkeit von Einzelpunktberechnungen und können hiervon bis zu +/- 3 dB(A) abweichen.

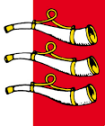
Pegelwerte L_{den} in dB(A)

< 55
55 - 60
60 - 65
65 - 70
70 - 75
75 - 80
>= 80

Zeichenerklärung

	Straßenoberfläche
	Hauptgebäude
	Nebengebäude
	Schule
	Kindergarten
	Krankenhaus
	LS-Wand/-Wall





Lärmkartierung

L_{Night} in dB(A)
(8-Stunden-Wert, 22 bis 6 Uhr)

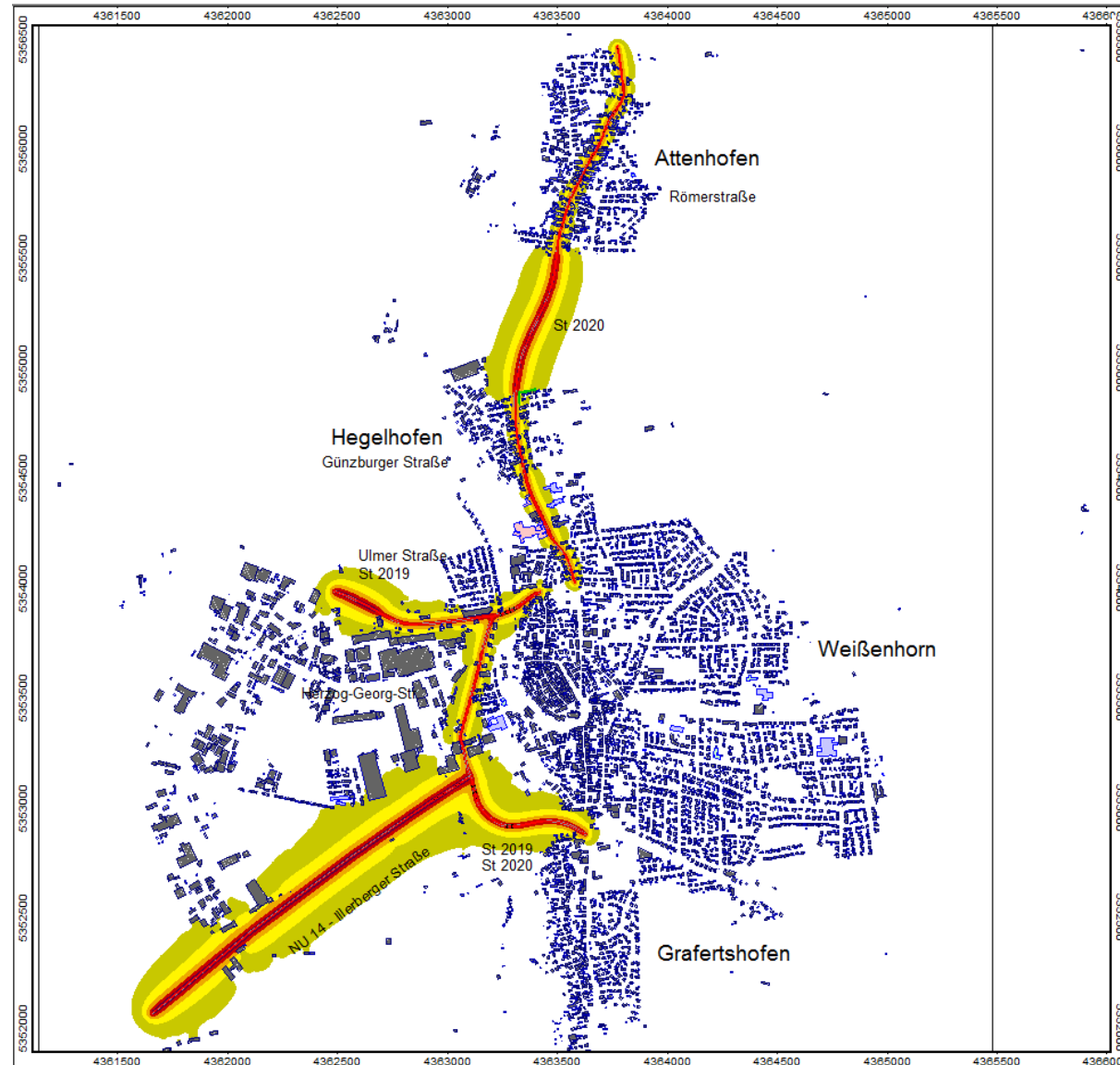
Rasterlärmkarten zeigen die flächenhafte Lärmausbreitung. Sie beziehen sich auf eine festgelegte Bezugshöhe, hier 4,0 m über Boden.
Rasterlärmkarten haben nicht die Genauigkeit von Einzelpunktberechnungen und können hiervon bis zu +/- 3 dB(A) abweichen.

Pegelwerte L_n in dB(A)

< 45
45 - 50
50 - 55
55 - 60
60 - 65
65 - 70
>= 70

Zeichenerklärung

	Straßenoberfläche
	Hauptgebäude
	Nebengebäude
	Schule
	Kindergarten
	Krankenhaus
	LS-Wand/-Wall



Lärmschwerpunkt(e)

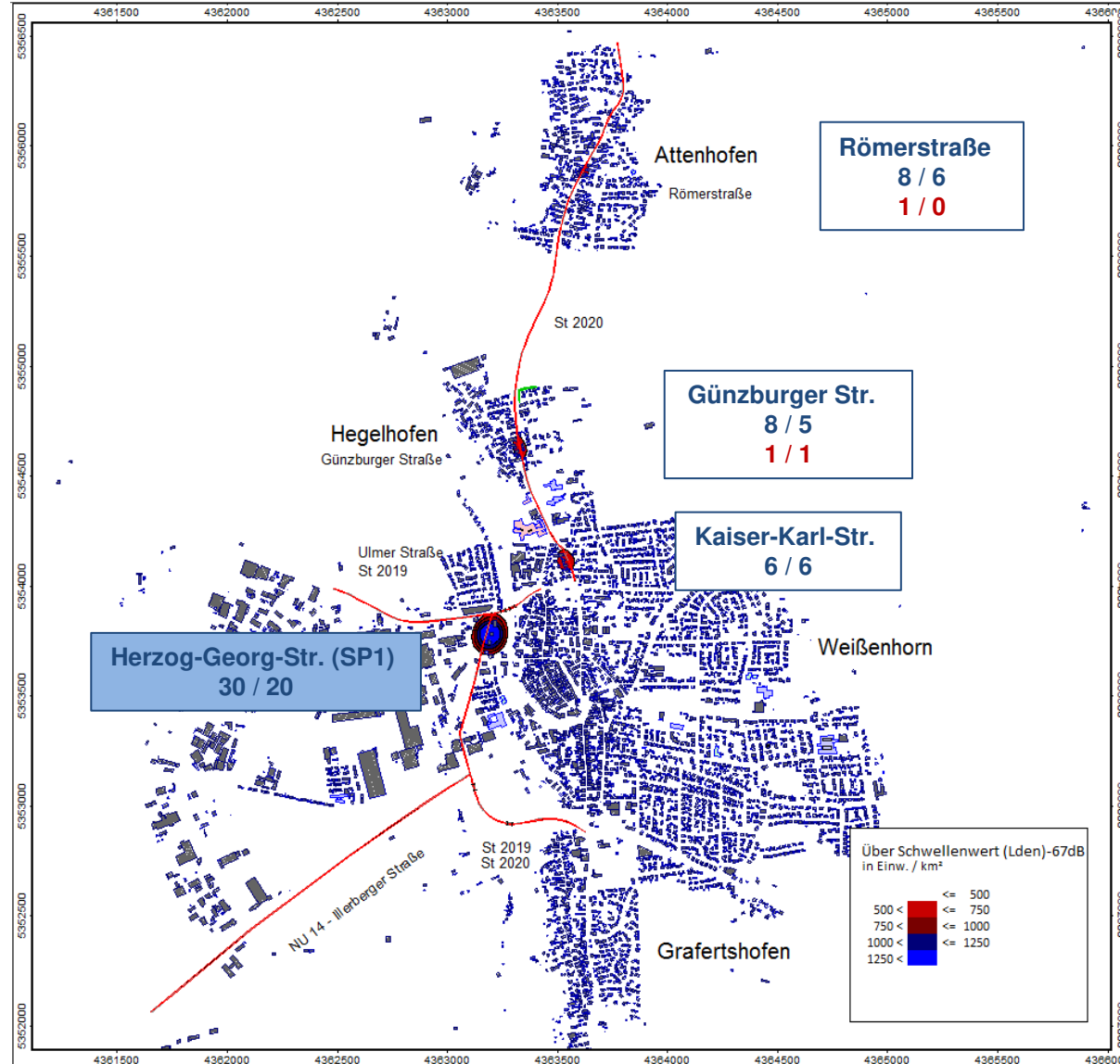
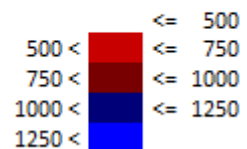
$L_{DEN} = 67 \text{ dB(A)}$

(24-Stunden-Wert, 0 bis 24 Uhr)

Herzog-Georg-Str. (SP1)
30 / 20

Abschätzung Betroffenheit:
betroffene Einwohner
Tag > 67 dB(A) / Nacht > 57 dB(A)
Tag > 70 dB(A) / Nacht > 60 dB(A)

Über Schwellenwert (Lden)-67dB
in Einw. / km²



Lärmschwerpunkt(e)

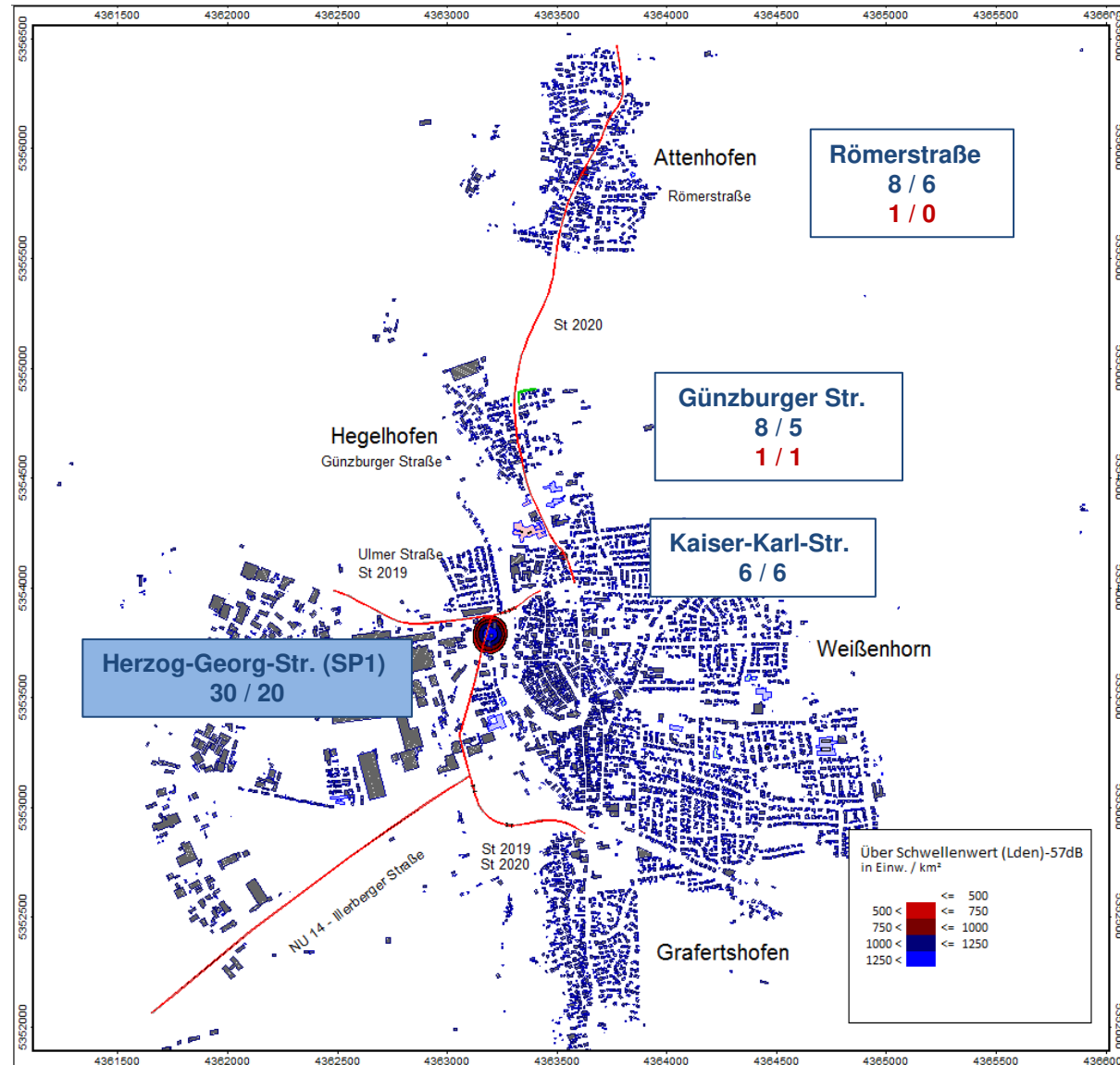
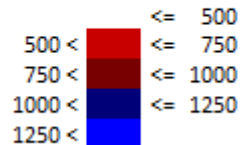
$L_{Night} = 57 \text{ dB(A)}$
(8-Stunden-Wert, 22 bis 6 Uhr)

Herzog-Georg-Str. (SP1)
30 / 20

Abschätzung Betroffenheit:
betroffene Einwohner

Tag > 67 dB(A) / Nacht > 57 dB(A)
Tag > 70 dB(A) / Nacht > 60 dB(A)

Über Schwellenwert (Ln)-57dB
in Einw. / km²



Wirksamkeit der Maßnahmen SP1 Herzog-Georg-Straße



Herzog-Georg-Straße, Blickrichtung Norden (SP1)



Herzog-Georg-Straße, Blickrichtung Süden (SP1)

Betroffene Einwohner $L_{DEN} > 67 \text{ dB(A)}$ / $L_{Night} > 57 \text{ dB(A)}$ (Minderung)	SP1 Eisenbahn- straße
Ist-Situation	30 / 20
Tempo 30* nachts für alle Kfz	15 / 10



Lärmschwerpunkt (SP1)

Sitzungsvorlage **des Stadtrates**
am 10.02.2020
TOP 5.

öffentlich
DSNR.: SR 8/2020

Planung der Glasfaseranschlüsse an den Schulen der Stadt Weißenhorn

Anlage/n:

Sachbericht:

Die CSU hat mit Antrag vom 25.11.2019 folgendes beantragt:

1. Was ist der aktuelle Stand der Ausschreibungen, die an die Firma Corwese im Dezember 2018 vergeben wurde? Wir bitten die Ergebnisse und Empfehlungen zur Ausschreibung in einem Tagesordnungspunkt vorzustellen.
2. Welche Schulen wird die Stadt im städtischen Ausbauprojekt mit Glasfaseranschlüssen versorgen?
3. Welche Schulen sind schon versorgt und mit welchen Geschwindigkeiten?
4. Das Förderprogramm wurde kürzlich auf Rathäuser ausgedehnt. Ist auch hier Bedarf.
5. Welche Mittel müssen in den Haushalt 2020 eingestellt werden?

zu 1.) Sachstand bei Fa. Corwese angefordert.

zu 3.) Aktuell ist noch keine Schule (GSN, GSS, RSW und MSW) mit einem Glasfaseranschluss versorgt. Ein Spezialfall ist die RSW die über einen Glasfaseranschluss bei der Stadt plus einer Richtfunkstrecke indirekt an Glasfaser angeschlossen ist.

Bei der Versorgung über Kupfer sieht die Geschwindigkeit an den Schulen folgendermaßen aus:

Grundschule Weißenhorn-Nord	100 Mbit	
Grundschule Weißenhorn-Süd	100 Mbit	
Realschule Weißenhorn	200 Mbit	(Glasfaser Stadt + Richtfunkstrecke)
Mittelschule	300 Mbit	

zu 2.) Der Landkreis Neu-Ulm möchte die Schulen in seiner Trägerschaft mit Glasfaser-anschlüssen erschließen und dazu die Richtlinie zur Förderung von Glasfaseranschlüssen und WLAN für öffentliche Schulen (Glasfaser/WLAN-Richtlinie – GWLANR) nutzen. Der Bauausschuss des Kreistages hat bereits einen Beschluss gefasst und die Kreisverwaltung beauftragt die Ausschreibung auf den Weg zu bringen. Die Kreisverwaltung ist mit Schreiben vom 13.12.2019 an das Stadtbauamt Weißenhorn herangetreten und hat angeboten, bei Interesse die im Bereich der geplanten Trassierung gelegenen Schulen der Stadt bzw. des Schulverbandes mit einzubeziehen.

Im Zuge des Anschlusses des Nikolaus-Kopernikus-Gymnasium wird auch die **Mittelschule Weißenhorn** unter Nutzung des Förderprogrammes ebenfalls an das Glasfaser-/Breitbandnetz angebunden.

Da das Landratsamt auch an der **Realschule** beteiligt ist, wurde mit dem Landratsamt vereinbart, dass sie auch die Planung für die Realschule übernehmen.

zu 4.) Das Rathaus ist schon mit einem Glasfaseranschluss versorgt.

zu 5.) Für die nachfolgend genannten Schulen wurde die genannte Summe in den Haushalt gestellt:

Schule	Eingestellte Haushaltsmittel für 2020	
Grundschule Weißenhorn-Nord	50.000,00 €	
Grundschule Weißenhorn-Süd	50.000,00 €	
Realschule Weißenhorn	65.000,00 €	

Wir prüfen derzeit, ob wir unmittelbar das Ingenieurbüro des Landkreises ebenfalls beauftragen können. Falls dies rechtlich nicht möglich ist, werden wir 3 Ingenieurbüros anschreiben und dann das günstigste beauftragen.

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat ermächtigt die Stadtverwaltung Weißenhorn, sämtliche zur Umsetzung des Breitbandanschlusses, für die Realschule Weißenhorn, die Grundschule Weißenhorn-Nord und die Grundschule Weißenhorn-Süd, erforderlichen Schritte (*Vertragliche Vereinbarung zwischen dem Landkreis Neu-Ulm, Stellung von Förderanträgen, Auftragsvergaben an Planungsbüros, etc.*) einzuleiten und durchzuführen.

Bernhard Kohler

Dr. Wolfgang Fendt
1. Bürgermeister

Verwaltungsinterne Vermerke:

Information und Beteiligung der Fachbereiche			
<input type="checkbox"/> Fachbereich 1	<input type="checkbox"/> Fachbereich 2	<input type="checkbox"/> Fachbereich 3	<input type="checkbox"/> Fachbereich 4
Sitzungsvorlagen mit möglicher finanzieller Auswirkung			
Für den betroffenen TOP sind			
<input type="checkbox"/> <u>keine</u> Haushaltsmittel erforderlich			
<input type="checkbox"/> Haushaltsmittel erforderlich (-> Gegenzeichnung der Finanzverwaltung erforderlich)			
<input type="checkbox"/> und unter der Haushaltsstelle		eingestellt <input type="checkbox"/> und noch <u>keine</u> Haushaltsmittel eingestellt	
Gegenzeichnung der Finanzverwaltung:			
Bekanntgabe von NÖ-TOP's:			
<input type="checkbox"/> Bekanntgabe des Beschlusses sobald Gründe für die Geheimhaltung weggefallen sind (Art. 52 Abs. 3 GO).		<input type="checkbox"/> Personalangelegenheit keine Bekanntgabe.	