

TOP 23

| Gremium | Termin | Status |
|-----------------|---------------|---------------|
| Umweltausschuss | 26.10.2016 | öffentlich |
| Stadtrat | 12.12.2016 | öffentlich |

Vorlage der Verwaltung

Lärmaktionsplan 2013 - 2015

Vorlage Nr.: 20163378

ANTRAG

nach der einstimmig ausgesprochenen Empfehlung des Umweltausschusses vom 26.10.2016:

Der Stadtrat möge den Lärmaktionsplan beschließen

Begründung

Mit der Aufstellung des Aktionsplanes 2013/15 erfüllt die Stadt Ludwigshafen am Rhein eine Vorgabe aus der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm. In den Aktionsplänen werden über die Darstellung der Lärmsituation in der näheren Umgebung von Hauptverkehrswegen hinaus Konzepte ermittelt, wie belastete Bereiche entlastet und ruhige Bereiche geschützt werden können.

Die Stadt Ludwigshafen am Rhein ist mit ca. 163.000 Einwohnern die zweitgrößte Stadt in Rheinland-Pfalz. Gemäß Artikel 7 der Richtlinie 2002/49/EG wurden die Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr sowie die Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen im Jahr 2007 kartiert. Seit dem 15. November 2012 liegt die Lärmkartierung für die Hauptverkehrsstraßen, für die Straßen- und Hafengebäude und für Industriebetriebe (IVU) vor. Die Lärmkartierung für die Haupteisenbahnstrecken durch das Eisenbahnbundesamt lag bis Ende 2014 noch nicht vor. Die erste Veröffentlichung durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) erfolgte im Januar 2015. Eine überarbeitete Version wurde im Juni 2015 in Internet eingestellt. Die Lärmkarten sind auf der Internetseite der Stadt Ludwigshafen (www.ludwigshafen.de, Rubrik: Standort, Umwelt, Luft und Lärm) sowie [www.http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba](http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba) veröffentlicht. Vor dem Hintergrund, dass die Straßen der Stadt Ludwigshafen diesmal im Netzzusammenhang kartiert wurde, hat man sich dazu entschlossen die derzeit vorhandenen Belastungsschwerpunkte für ganz Ludwigshafen herauszuarbeiten und Prüf- bzw. allgemeine Maßnahmenvorschläge zu machen. Eine integrierte Vorgehensweise und die Nutzung von Synergieeffekten mit anderen Planungsebenen werden jetzt angestrebt. Infolgedessen wurden, in Anlehnung an die 2010 reduzierten Grenzwerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen und nach Vorgabe durch das Land Rheinland-Pfalz, für den Aktionsplan 2013 folgende Auslösewerte festgelegt, deren Überschreitung die Prüfung von Maßnahmen zur Lärmreduzierung veranlassen.

- $L_{den} = 67 \text{ dB(A)}$
- $L_{night} = 57 \text{ dB(A)}$

Die angegebenen Werte entsprechen auch den Lärmsanierungsgrenzwerten für die Baulastträger der Bundesverkehrswege für Allgemeine Wohngebiete. Mittelfristig werden die von der Lärmwirkungsforschung als gesundheitsrelevant ermittelten Schwellenwerte und vom Umweltbundesamt empfohlenen Werte zugrunde gelegt. Die Werte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts sind deshalb als Auslösewerte für die Lärminderungsplanung im Rahmen der Lärmvorsorge zu sehen und sind zukünftig bei Sanierungsplanungen anzustreben. Die Lärmsanierung an den bestehenden Hauptverkehrsstraßen ist, zumindest in Deutschland, zunächst ein Hauptthema der Lärmaktionsplanung. Hier ist insbesondere der Bund gefordert.

Im Bereich der kommunalen Zuständigkeit hat die Verknüpfung der vorhandenen städtischen und übergeordneten Planungen mit der Lärmaktionsplanung eine zentrale Bedeutung für eine nachhaltige kommunale Lärmschutzpolitik.

Folgende Maßnahmen stehen für die Stadt dabei im Vordergrund:

- Förderung Umweltverbund (ÖPNV/Radverkehr/Fußgängerverkehr)
- Vorgaben für Lärmschutz im Rahmen der Bauleitplanung
- Im Rahmen von Städtebaulichen Sanierungen, der Stadtumbau, die Städtebauförderung etc.

Hierbei sollten Synergieeffekte mit Maßnahmen des Luftreinhalteplanes und des Klimaschutzes genutzt werden.

Für die Lärmsanierung der Bahn wie auch für das Projekt City West können relativ genaue Schätzungen zur Verbesserung der Lärmsituation gemacht werden.

So werden durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen der Bahn im Bereich Mundenheim ganztags (LDEN) mindestens 860 Menschen (ca. 3,5 % aller in der Stadt betroffenen) bzw. 790 Menschen nachts (LNight ca. 3,9 % aller in der Stadt betroffenen) deutlich entlastet. Für die geplante neue Stadtstraße sind die lokalen Wirkungen ebenso deutlich, so werden insbesondere im Hemshof 8 % Entlastungen in höheren Pegelbereichen erreicht. Insgesamt werden ganztags (LDEN) 590 Menschen und nachts (LNight) 360 Menschen entlastet.

Für die übrigen Maßnahmen sind allein durch die Sanierung der Lagerhausstraße mit lärmarmem Asphalt mindestens 60 Menschen von sehr hohen Werten zu entlasten.

Weitere Entlastungspotentiale entstehen durch Reduktion der Geschwindigkeit in den Nachtstunden auf 30 km/h. Hierbei ist zu beachten, dass dies nur in sehr wenigen Bereichen deutliche Lärminderung ergibt. Am deutlichsten in der Sternstraße, wo 117 Anwohner (19 %) auf einer Strecke von 1130 m deutlich entlastet werden könnten. In diesem Bereich soll die Geschwindigkeitsreduzierung auch als Pilotprojekt untersucht werden, um Erfahrungen mit der Wirkung – aber auch mit der Überwachung solcher Zonen zu sammeln. Für die Sternstraße sind alle erforderlichen Gutachten erstellt. Der Entwurf der verkehrsrechtlichen Anordnung liegt zur Genehmigung beim Landesbetrieb Mobilität. Im Rahmen der Pilotphase werden die Geschwindigkeiten vorher /nacher erfasst werden. Hierbei sollen auch sowohl die zeitlichen Effekte sowie die Effekte von verkehrsüberwachungsmaßnahmen bewertet werden. Ebenfalls soll eine Befragung der Anwohner nach einer Einführungsphase durchgeführt werden.

Für die übrigen „weichen“ Maßnahmen ist eine Abschätzung nur schwer möglich, insbesondere da in den letzten Jahrzehnten sowohl städtebaulich als auch im Rahmen von Lärmsanierungen sehr viele passive Maßnahmen zum Lärmschutz ergriffen wurden.

Die Lärmaktionsplanung liefert auch wesentliche Hinweise auf bestehende Vorbelastung mit Lärm und wird infolgedessen auch einen höheren Stellenwert im Rahmen der Realisierung von § 34 BauGB – Gebäuden bekommen. Die Lärmaktionsplanung kann z.B. bei der Anordnung von Haupt- und Nebengebäuden Hilfsweise zur Orientierung herangezogen werden oder zur Vorgabe bzw. Empfehlungen von passiven Lärmschutzmaßnahmen. Zukünftig wird die Bauleitplanung hinsichtlich der Überplanung in Stadtentwicklungsgebieten auch ein Instrument der Lärmsanierung sein.

Die Frage der Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen zur Lärmvorsorge ist letztlich nur bei der Bauleitplanung und dem Neubau/Ausbau von Verkehrswegen geklärt. Während eini-

ge Maßnahmen sicherlich im Rahmen von baulichen Sanierungsarbeiten oder auch bei verkehrslenkenden Maßnahmen kostengünstig zu beheben sind, hinkt die Sanierung des Bahnlärms aber auch beim Straßenverkehrslärm sowohl bei dem Anspruch auf die Sanierungszielwerte als auch hinsichtlich der Finanzierung deutlich hinterher. Ziel muss es sein schrittweise die Vorsorgewerte des Lärmschutzes zu erreichen.

Vor diesem Hintergrund muss es zukünftig von Seiten der Länder und des Bundes und auch der EU Finanzierungspakete für Lärminderungsmaßnahmen geben.

Gem. § 47d (3) BImSchG ist die Öffentlichkeit im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu beteiligen. Das Verfahren ist nicht festgelegt.

Im Nachgang zur Kartierung erfolgte durch die Stadt in 2013 eine Beteiligung der Öffentlichkeit. Im Rahmen der Mitwirkung der Öffentlichkeit sind insgesamt 237 Rückmeldungen mit konkreten Vorschlägen zu Lärmschutzmaßnahmen eingegangen. 168 dieser Rückmeldungen beziehen sich nur auf Straßen als Lärmquellen, 32 beziehen sich nur auf die Bahn als Lärmquelle, 23 bezogen sich auf Straße und Bahn als Lärmquelle.

Durch die Rückmeldungen aus der Bürgerbeteiligung wurde deutlich, dass sehr oft Geschwindigkeitsbeschränkungen (113 Rückmeldungen) bzw. Kontrollen der Geschwindigkeit (109 Rückmeldungen) als Maßnahmen genannt wurden.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) lief bis 30.06.2015 bzw. 15.12.2015. Die Ergebnisse liegen uns noch nicht vor. Bislang wurden nur die Eingaben außerhalb der Ballungsräume ausgewertet.

Mit der Offenlegung des Lärmaktionsplanes vom 25.04.2016 bis 06.06.2016 wurde den Bürgern die Möglichkeit gegeben sich zu den vorgeschlagenen Maßnahmen zu äußern.

Ergebnis der Offenlage 2016

Im Rahmen der Offenlage gingen 27 Anregungen aus der Öffentlichkeit aus drei Gebietsbereichen (Dammstücker Weg, Pflingstweide und Ruchheim) ein.

1. Dammstücker Weg

Das Schreiben der „Lärmschutzinitiative Dammstückerweg, Münchbuschweg und Kranichstraße“ ist im Rahmen der Offenlage der Lärmaktionsplanung bei 4-15 am 06.06. eingegangen. Aufgrund hoher Lärmbelastung durch die B 9 wird der Bau einer Lärmschutzwand und Geschwindigkeitskontrollen gefordert.

Stellungnahme der Verwaltung

Grundsätzlich ist anzumerken, dass für die Erfassung des Straßenverkehrslärms keine Messungen, sondern immer Berechnungen durchzuführen sind. In Hinblick auf Grenzwertbetrachtungen und Vorgaben des LBM wurden auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) die Belastungssituation betrachtet.

In Hinblick auf die aufgeworfenen Fragestellungen haben wir das Gebiet im Detail nochmals auf der Grundlage der 16.BImSchV betrachtet.

Hierbei wird in einen Tages- (6:00 - 22:00 h) und Nachtwert (22.00 – 6:00 h) unterschieden.

Tag

Betrachtet man die Gebäude, so ergeben sich die höchsten Lärmpegel im Bereich des Dammstückerwegs 135 mit 60,2 dB (A) , ab 117 liegen die Werte bei 57 dB(A) und sinken auf 50 dB (A) bei den südlichen Häusern ab.

Nacht

In der Nacht weist das Gebäude Nr.135 mit 52,8 dB(A) den höchsten Lärmpegel auf. Dieser nimmt nach Süden hin auf 42,6 dB (A) ab (vgl. beigefügte Ausschnitt der Schallpegelkarte nachts).

In Hinblick auf die Bewertung der Schallpegel ist zu unterscheiden zwischen Bestandssituationen, bei denen eine Lärmsanierung in Frage kommt und Neubau von Straßen oder Siedlungen, bei dem Vorsorgewerte einzuhalten sind.

Lärmsanierung

Im vorliegenden Falle handelt es sich um eine Bestandssituation. Hier ist zu prüfen, ob ein Anspruch auf Lärmsanierung besteht.

Die Grenzwerte für die (freiwillige) Lärmsanierung (VLärmSchR 97) wurden 2010 durch den Bund um 3 dB (A) abgesenkt und betragen nun 67 dB(A) tags und 57 dB (A) nachts. Das Land hat sich dieser Absenkung angeschlossen.

Vor diesem Hintergrund besteht aufgrund der ermittelten Werte für keines der Gebäude ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung.

Lärmvorsorge

Legt man die Vorsorgewerte bei Neubau und wesentlicher Änderung der Straßen zugrunde so wären 59 dB (A) tags und 49 dB(A) nachts zugrunde zu legen.

Vor diesem Hintergrund wäre nur Nr.135 mit einer geringen Tageswertüberschreitung von 1 dB (A) betroffen. In der Nacht wären die nördlich Gebäude 135 – 119 mit einer Überschreitung von 1 – 3,8 dB (A) betroffen.

Eine Realisierung wäre eventuell nur denkbar, wenn eine wesentliche Änderung wie neue Fahrstreifen an der B9 notwendig wären oder ein entsprechendes Lärmschutzpaket durch das Land erstellt würde. Dies ist derzeit noch nicht geplant.

Überschlägig, ohne genauere Betrachtung wäre mindestens eine rund 180 m lange und 3 m hohe LS Wand notwendig. Die Kosten hierfür betragen überschlägig 1200. Euro je lfdm insgesamt ca. 216.000 Euro.

Hierfür stehen keine städtischen Mittel bereit.

2. Pfingstweide

Mit Datum vom 27.05. 2016 wurden aufgrund der Lärmbelastung der Pfingstweide durch B9 und A6 Lärmschutzwände im Bereich der Auf – und Abfahrten im östlichen Bereich gefordert.

Stellungnahme der Verwaltung

Die genannten Bereiche weisen aufgrund der Hauptverkehrsstraßen erhebliche Lärmbelastungen auf.

In Edigheim wurden im Bereich der B 9 an drei Gebäuden der Kranichstraße passive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt. Die Lärmschutzwände und Wälle befinden sich entlang der B 9 und sind für die Stadtteile Pfingstweide und Edigheim wirksam.

In 2009 wurde aufgrund der Lärmaktionsplanung 2008 die südliche Situation im Bereich Pfingstweide überrechnet. Zum verbesserten Schutz und zum Erreichen der Ziele 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts wären zusätzlich 4 (auf Wall) und 8 m (Auf-Abfahrtsbereich) hohe Lärmschutzwände notwendig. Die Lärmreduktion würde überwiegend zwischen 3 und 6 dB (A) betragen. Die Kosten hierfür betragen zum damaligen Zeitpunkt ca. 3,6 Mio Euro. Eine Förderung dieser Maßnahme konnte nicht erreicht werden. Damit ist die Finanzierung der Maßnahme bislang nicht möglich gewesen. Evtl. wäre dies im Rahmen eines neuerlichen Konjunkturprogrammes möglich.

3. Ruchheim

Mit Datum vom 21.05 sowie 29.05.2016 gingen jeweils zwei Eingaben zur Lärmaktionsplanung aus dem Bereich Maxdorfer Straße ein.

Speziell wurde bezugnehmend auf die 16.BImSchV die gesundheitsgefährdende Verlärmung der Wohnung und des Grundstücks als zu hoch bewertet und weitere Maßnahmen gefordert.

Die hohen Lärmbelastungen durch Busverkehr, Motorräder, Baustellenfahrzeuge, sowie die Autobahnen und der landwirtschaftliche Verkehr werden als Verursacher genannt.

Folgende Vorschläge zur Lärmvermeidung und –reduzierung werden gemacht:

- Verzicht auf Gewerbeansiedlung „Nördlich A 650“ und Einflussnahme auf Ansiedlungen auf dem (Frankenthaler) Gebiet „Am Römig“
- Verhindern von sonstigen neuen Lärmquellen
- Errichtung eines Lärmschutzes entlang der A 61 im Westen
- Effektivere Lärmschutzwand im Norden Ruchheims an der A 650
- Erneuerung von Fahrbahnoberflächen, lärmarmen Straßenbelag
- Finanzielle Förderung des privaten passiven Schallschutzes
- Kontrolle des LKW Durchgangsverkehrs
- Kontrolle Traktoren
- Schallschutzmaßnahmen von Traktoren
- Effektive Lärmschutzwand auf Seite der Aussiedlerhöfe

Stellungnahme der Verwaltung

Im direkt betroffenen Wohnbereich der Maxdorfer Straße sind nach den Erhebungen täglich 6.600 Fahrzeuge.

Nach den Ergebnissen der Lärmkartierung werden im Bereich der nördlichen Maxdorfer-Str. an der Hausfassade straßenseitig ganztägig 67,2 dB (A) und nachts 57,6 dB (A) erreicht.

Rückseitig werden ganztägig 57,4 und nachts 48,7 dB(A) erreicht. Betrachtet man nur die Auswirkungen der Autobahnen, so sind die straßenseitig ganztags 55 dB(A) und nachts 47 dB(A).

Im südlichen Bereich der Maxdorfer Str. werden an der Hausfassade straßenseitig ganztägig 62,5 dB (A) und nachts 53,5 dB (A) erreicht. Rückseitig werden ganztägig 56,4 und nachts 48,3 dB(A) erreicht. Betrachtet man nur die Auswirkungen der Autobahnen, so sind die straßenseitig ganztags 55 dB(A) und nachts 48 dB(A).

Dies zeigt, dass die Lärmwirkung im Wesentlichen von der Maxdorfer Straße ausgeht. Da schon Tempo 30 ganztägig angeordnet ist sind von Seiten der verkehrlichen Maßnahmen keine weiteren Maßnahmen möglich.

Im Rahmen der Kartierung wurden die Anzahl der Betroffenen nach verschiedenen Lärmklassen dargestellt (siehe Teil Lärmkartierung). Im Bezug zur Gesamtstadt wurde eine Bewertung anhand der sogenannten Lärmkennziffer (LKZ) vorgenommen, um Lärmschwerpunkte mit Handlungsbedarf zu ermitteln. Orientiert an dem Auslösewert (kein Grenzwert) 65 dB(A) tags und 55 dB (A) nachts multipliziert mit dem Wert der Überschreitung mal der Anzahl der betroffenen Einwohner ergibt sich ein Wert, den man stadtweit vergleichen kann. Im Vergleich zur Gesamtstadt ergibt sich in Ruchheim für den Straßenverkehr nur eine geringe Anzahl von Betroffenen, rund 170, die überwiegend von geringen Überschreitungen betroffen sind. Hieraus ergibt sich kein vorrangiger Handlungsbedarf. Dieses Ergebnis wird verständlich, wenn man sieht, dass fast alle Straßen Tempo 30 Bereiche oder sogar Spielstraßen sind, und die Autobahnen entweder durch Lärmschutzwände oder aufgrund ihrer Entfernung zum Ort eine abgeschwächte Lärmwirkung haben. Andererseits ist auch das Verkehrsaufkommen der innerörtlichen Straßen verhältnismäßig gering.

Insofern hat Ruchheim für eine Siedlung im Ballungsraumbereich eine geringe Lärmproblematik. Die größten Teile des Ortes liegen nachts unter 55/50 dB(A).

Da es nach EU – Umgebungslärmrichtlinie keine Grenzwerte gibt, wurden auch keine überschritten. Insofern sei hier auf den ersten Absatz verwiesen. Berechnungen nach der 16. BImSchV wurden im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie und der Lärmaktionsplanung nicht vorgenommen. Diese Berechnungen werden derzeit nur bei Straßenneubauten oder erheblich Veränderungen und Ausbaumaßnahmen bei Straßen sowie der Bauleitplanung zugrundegelegt.

Höhere Werte treten in den Randbereichen und Aussiedlerhöfen sowie dem Gewerbegebiet auf.

Derzeit sind nur im Zusammenhang mit dem sechsspurigen Ausbau der A 61 passive Lärmschutzmaßnahmen an Einzelgebäuden vorgesehen. Weitergehende Forderungen Stadt für aktive Schallschutzmaßnahmen durch die Stadt wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zurückgewiesen.

Weiterhin ist es natürlich wichtig, dass die Beläge der Haupterschließungsstraßen in einem guten Zustand sind, damit die Lärmentwicklung möglichst gering bleibt. Die Sonderproblematik des landwirtschaftlichen Verkehrs wird für die Ortslage durch die neue Ortsumfahrung gemindert werden.