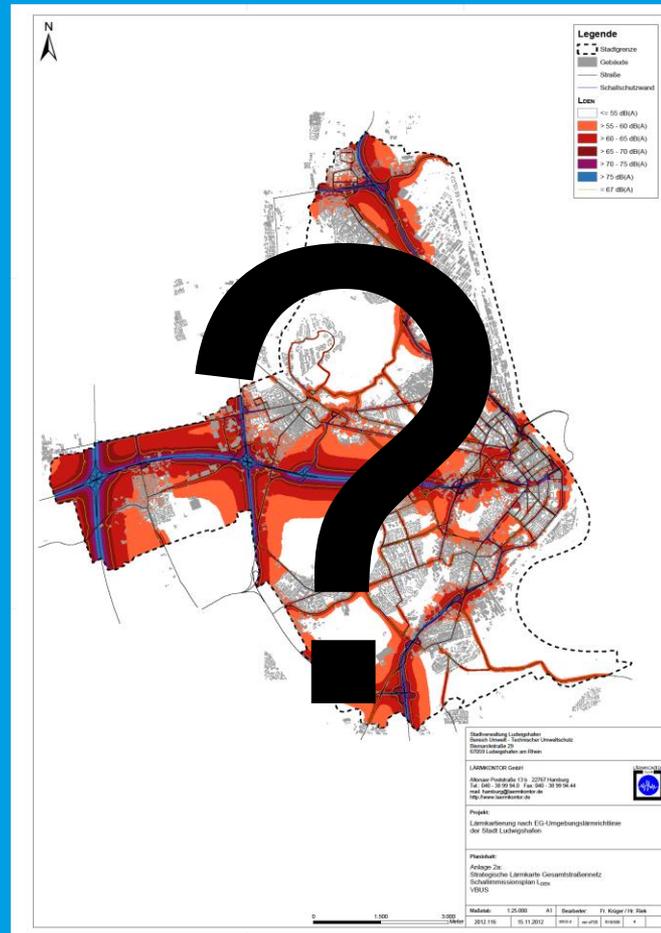


Lärmaktionsplanung: Stufe 4

Kartierungsergebnisse

Ziel: Lärmaktionsplanung



Aktueller Stand

Berechnungen liegen vor für

- IED Anlagen
- Schienenverkehr
- Landeplätze
- Bahnlärm

- Verzögerungen
 - Neuberechnung beim Straßenverkehrslärm
 - Lärmkennzifferkarte (zeigt dringenden Handlungsbedarf)
 - Erstellung einer Gesamtlärmkarte

Änderungen zu bisherigen Lärmkarten

Neue Berechnungsmethode:

- **CNOSSOS**-EU (Common NOise aSSessment methOdS) → EU Vorgabe
- Umsetzung in dt. Recht und Berechnung nach 34. BImSchV durch folgende **Berechnungsmethoden**
 - **BUB**: Umgebungslärm von **bodennahen** Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)
 - **BUF**: Umgebungslärm von **Flugplätzen**
 - **BEB**: Ermittlung der **Belastetenzahlen**
- **Inhaltliche Änderungen Straßenverkehr**
 - Lichtsignalanlagen und Kreisverkehre
 - Straßenoberflächen (Asphalt, Pflasterung, Beton) und –steigungen
 - Zusammensetzung des Verkehrs in Kategorien
 - 1. Leichte Kraftfahrzeuge (Kfz ≤ 3,5t zul. Gesamtgewicht)
 - 2. Mittelschwere Fahrzeuge > 3,5 t zul. Gesamtgewicht mit 2 Achsen
 - 3. Schwere Fahrzeuge (> 3,5 t zul. Gesamtgewicht mit 3 oder mehr Achsen)
 - 4. Zweirädrige Kraftfahrzeuge (4a Mopeds / 4b Motorräder)

Änderungen zu bisherigen Lärmkarten

- Berechnung der **Belastetenzahlen**:
- **Bisher**: „die Hälfte der Wohnungen ist laut, die andere leise“
(nach VBEB: Gleichverteilung aller Einwohner auf die betroffenen Fassadenabschnitte)
- **Jetzt**: „jede Wohnung hat eine laute und eine leise Seite“
 - Einführung eines *Medianverfahrens*:
 - Lärmbelastung für alle Fassadenpunkte wird berechnet
 - Ermittlung des Medians, leisere Hälfte wird verworfen
 - Gesamtzahl der Einwohner des Gebäudes werden gleichmäßig auf die verbliebene lautere Hälfte der Berechnungspunkte verteilt
 - Verschiebung der Lärmbelasteten um eine oder mehrere Pegelklassen nach oben
 - Sonderregelungen für Schulen, Krankenhäuser: noch kritischer!
(Betrachtung des Maximalwertes)

FAZIT:

Vorher: Hälfte der Einwohner wurde der straßenabgewandten Seite zugeordnet.
Inzwischen werden (nahezu) alle Einwohner der straßenzugewandten Seite zugewiesen.

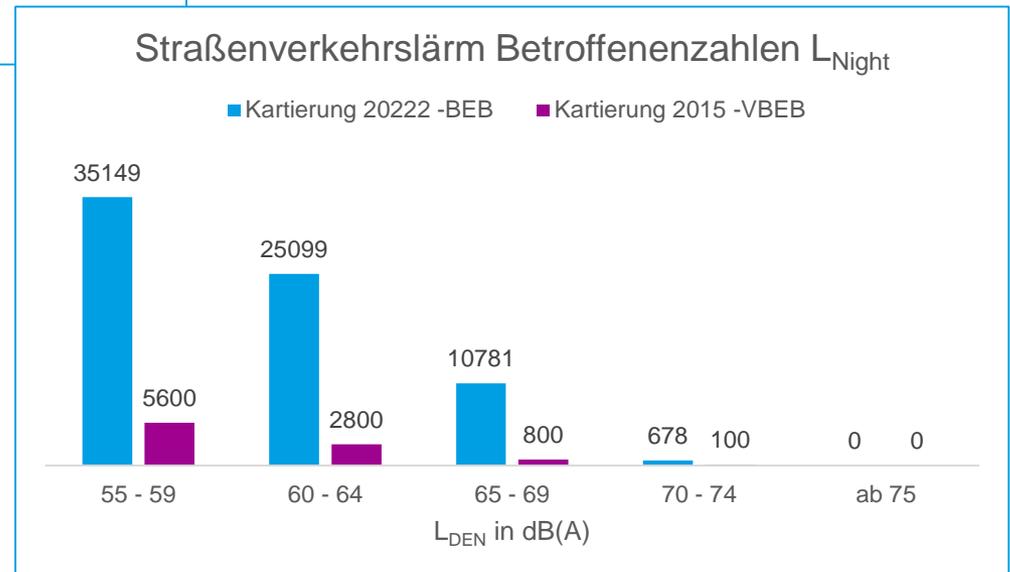
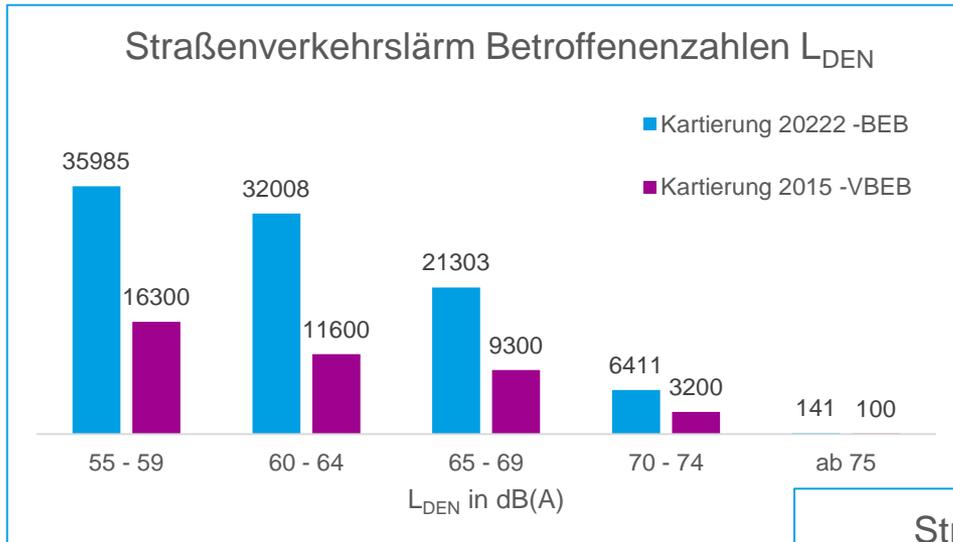
Änderungen zu bisherigen Lärmkarten

Weitere Änderungen:

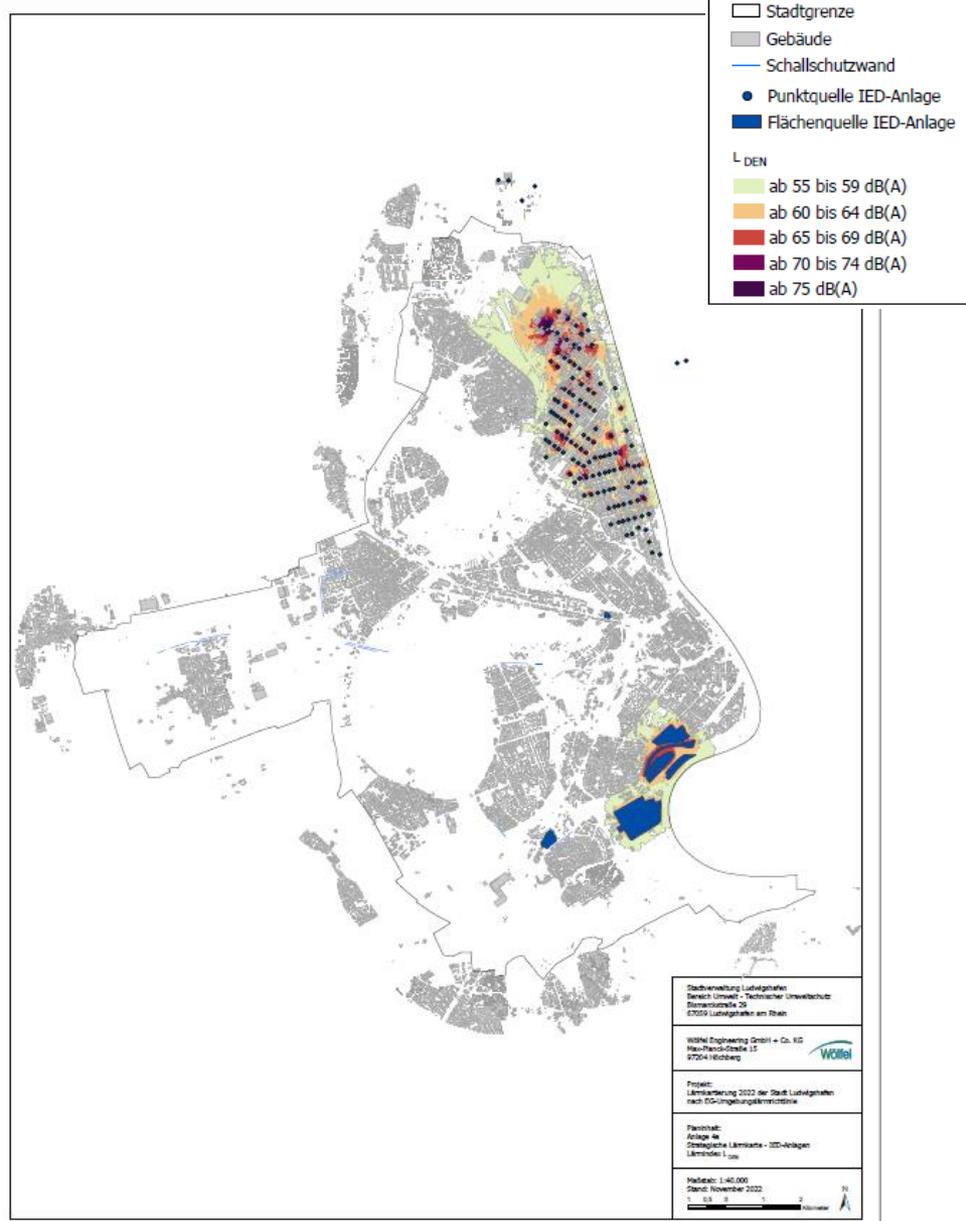
- Inhaltliche Änderungen: Fortsetzung
 - andere Einteilung in Pegelklassen durch andere Rundungsregeln
- eine andere Farbgebung und Skalierung
- Ermittlung von gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen
 - „starke Belästigung“ und „starke Schlafstörung“ : Straßenverkehrs-, Schienenverkehrs- und Fluglärm
 - „ischämische Herzkrankheit“: Straßenverkehrslärm

**Kartierungsergebnisse sind NICHT
vergleichbar zu bisherigen Kartierungen!**

Auswirkungen der Änderungen bei der Berechnung der Belastetenzahlen

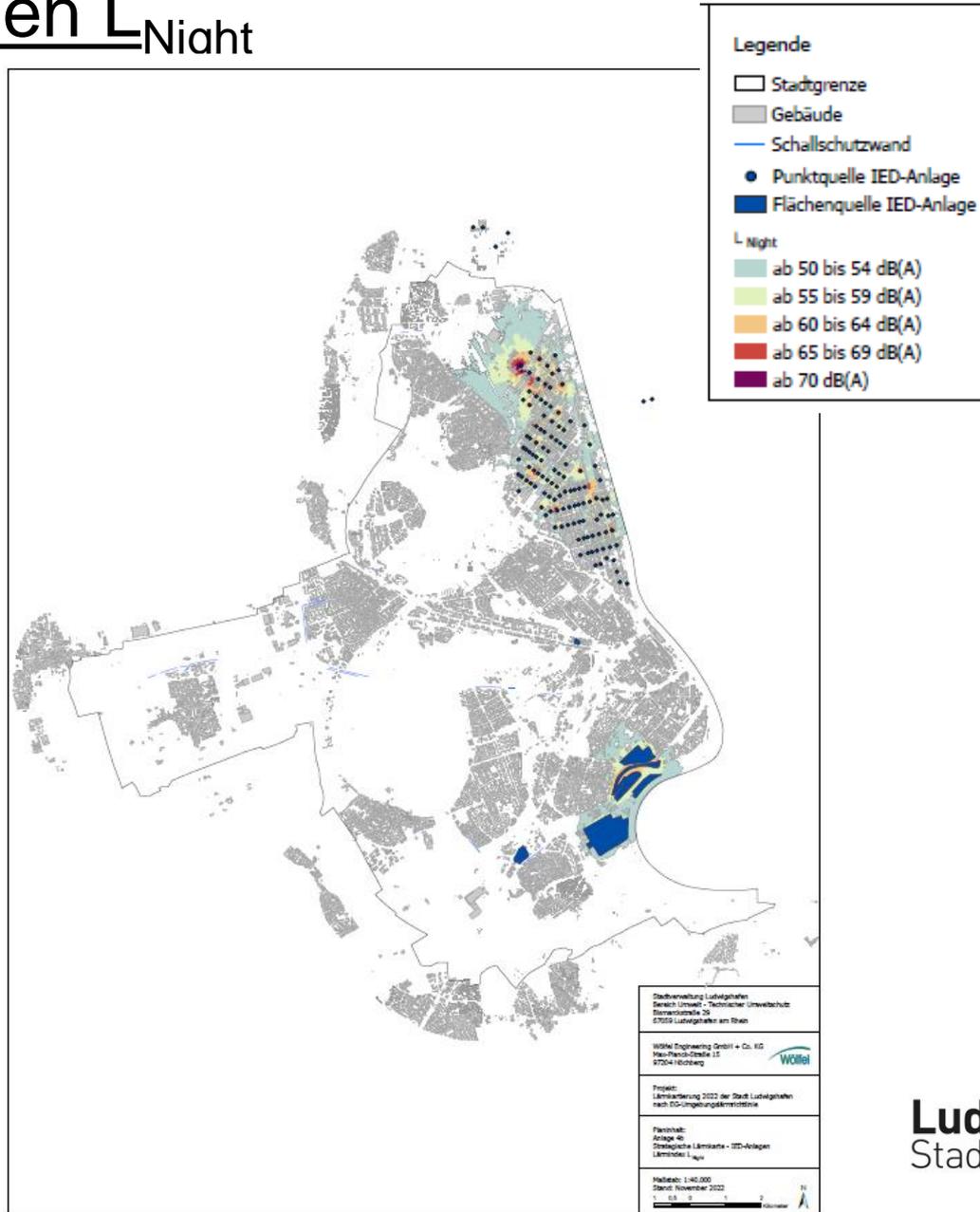


IED Anlagen L_{DEN}



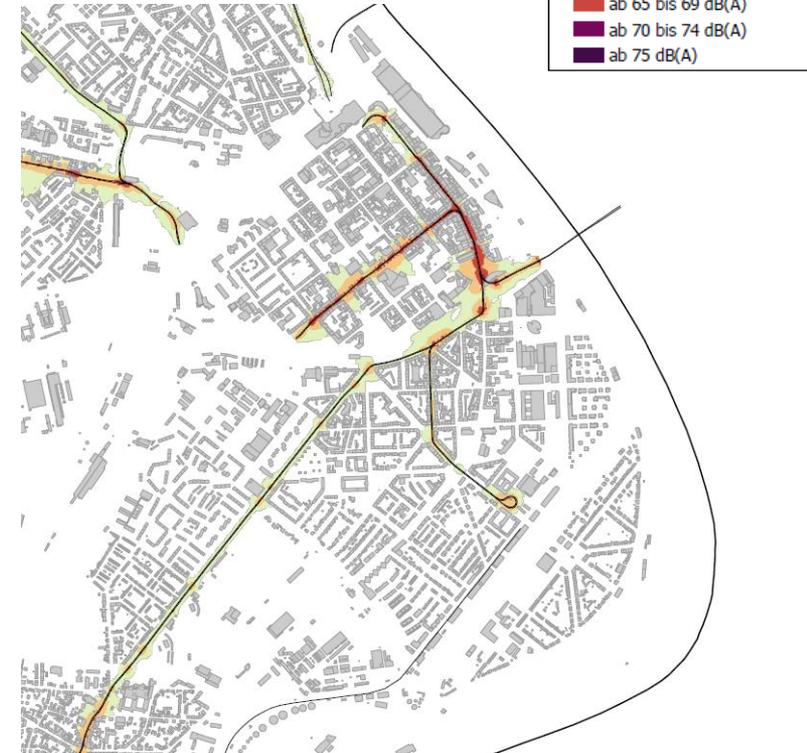
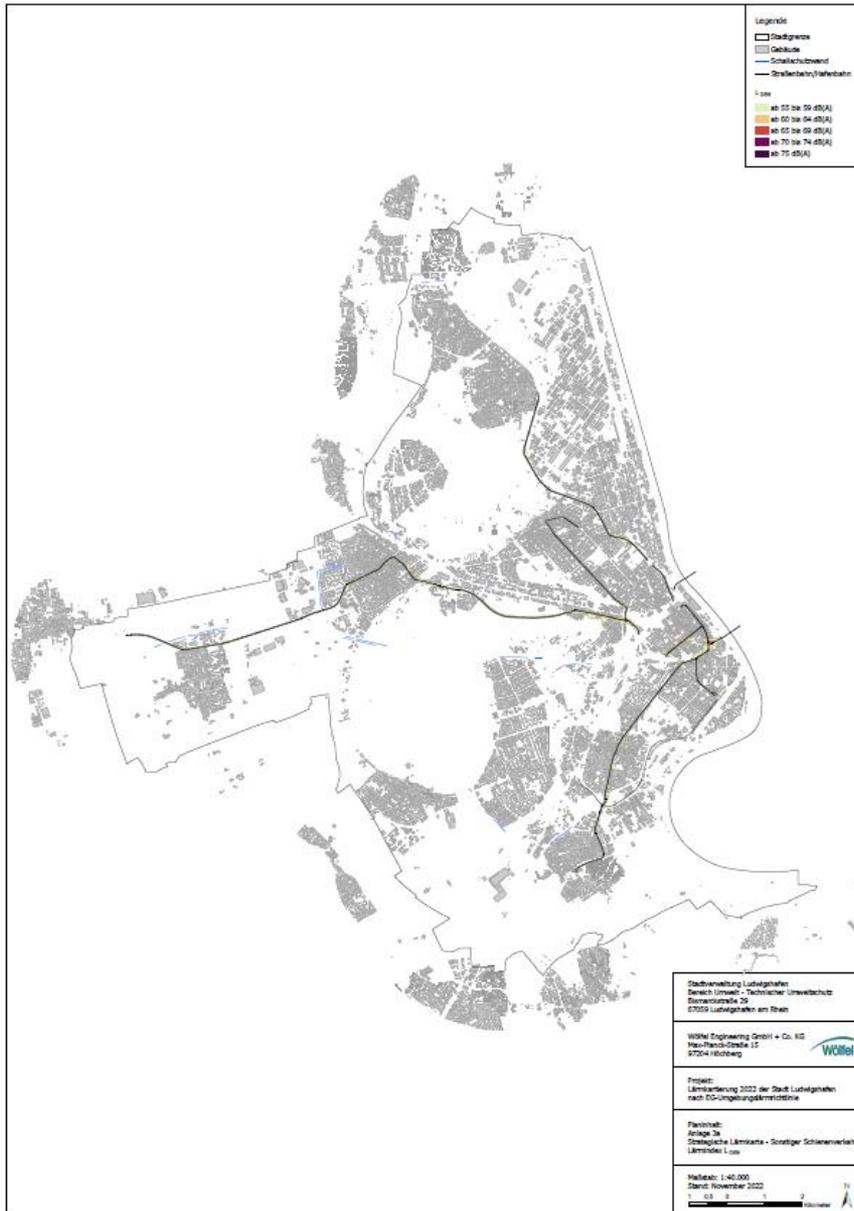
Ludwigshafen
Stadt am Rhein

IED Anlagen L_{Night}



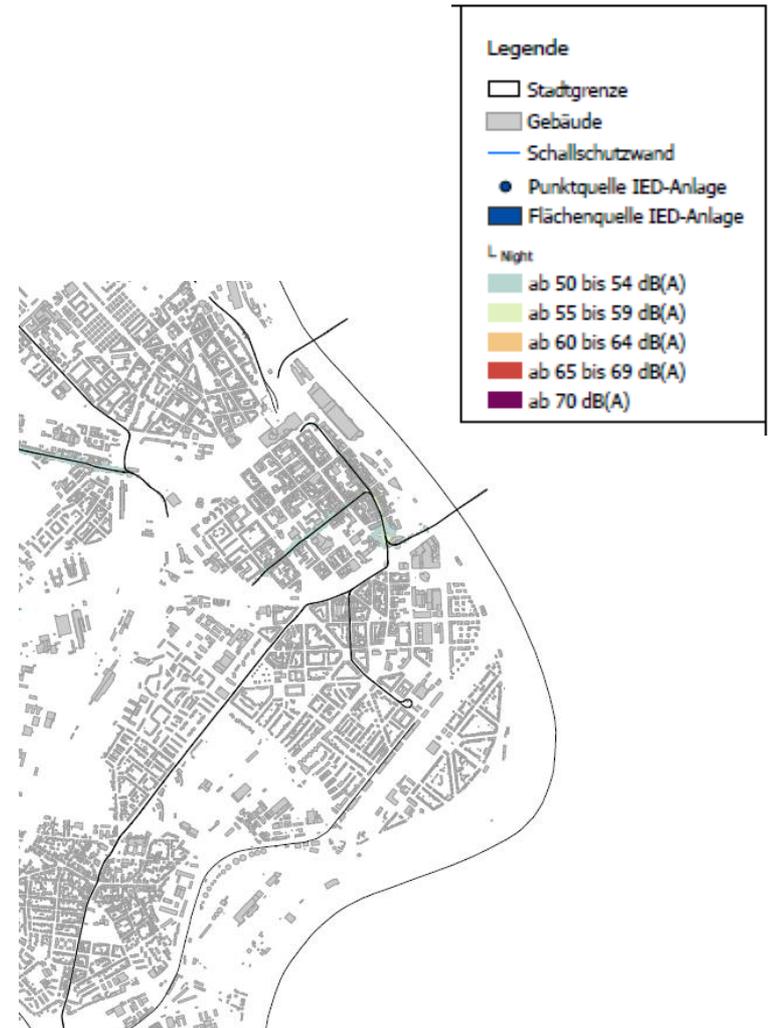
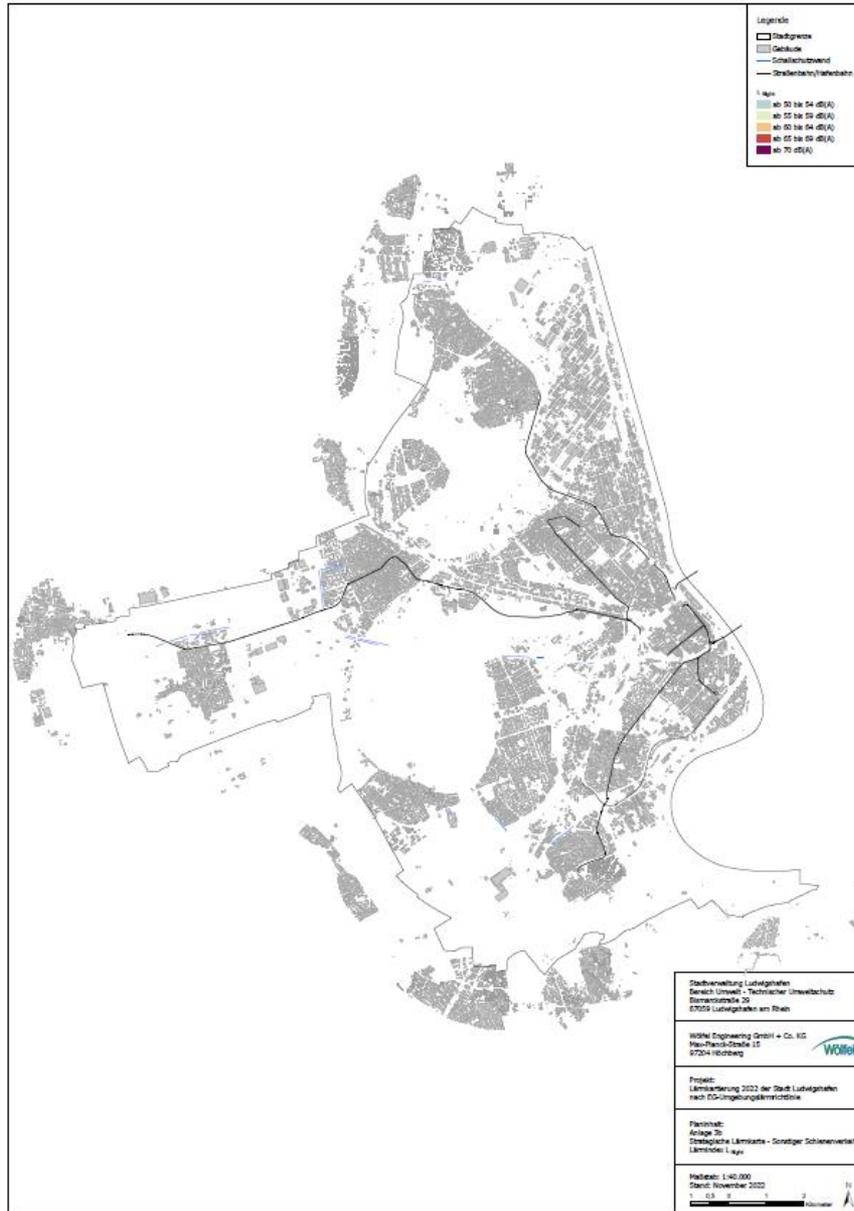
Ludwigshafen
Stadt am Rhein

Schienenlärm L_{DEN}



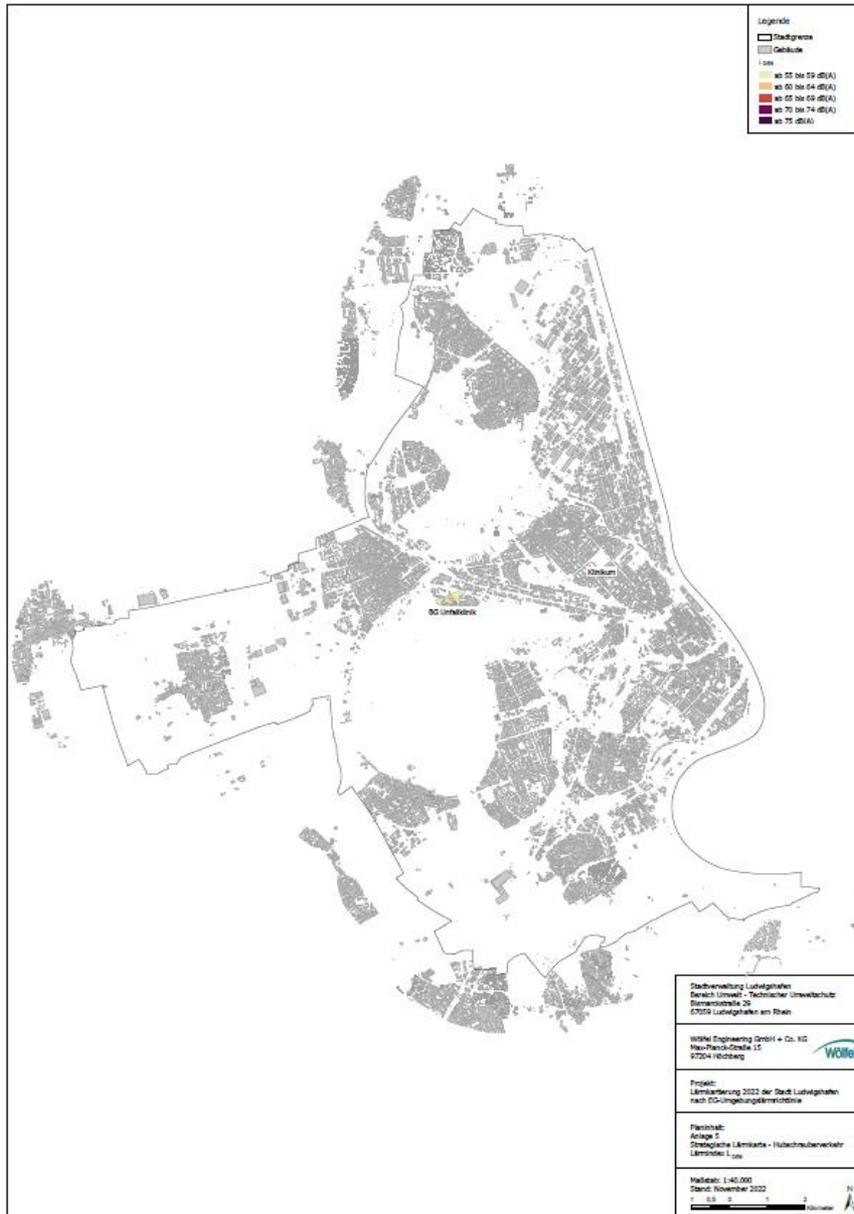
Ludwigshafen
Stadt am Rhein

Schienenlärm L_{Nacht}



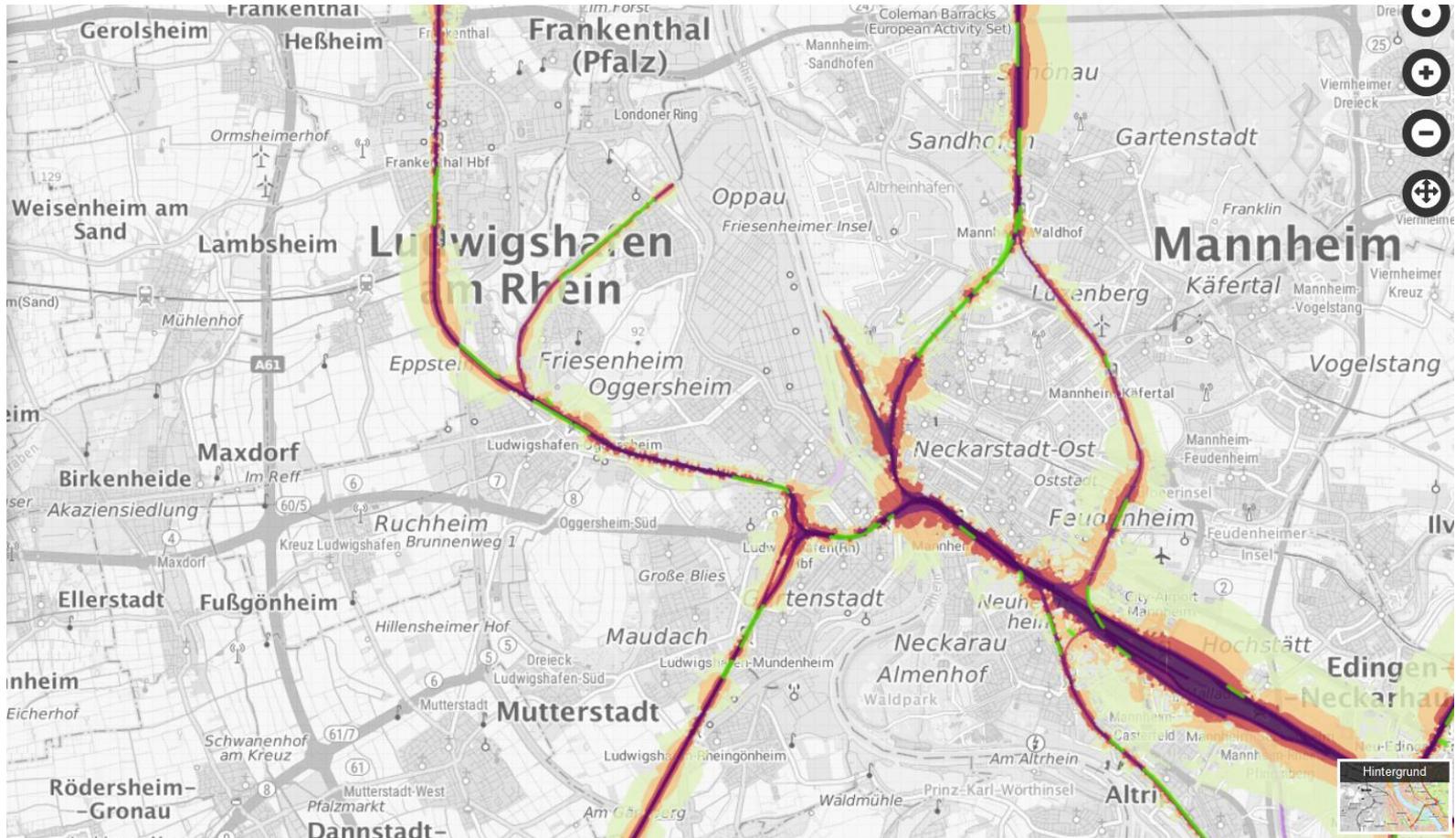
Ludwigshafen
 Stadt am Rhein

Landeplätze L_{DEN}



Karten Bahnlärm

herunterladen auf <https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de>



Ludwigshafen
Stadt am Rhein

Weiteres Vorgehen

- Vorstellung der Kartierungsergebnisse in den Ortsbeiräten
- Erarbeitung des Lärmaktionsplanes
- Rücksprachen und Abstimmungen mit Stadtplanung, Tiefbau, ...
- Kommunikation in der Öffentlichkeit
- Veröffentlichung der Lärmkarten auf der Homepage der Stadt Ludwigshafen

BISHER:

- Abstimmungen im Berechnungsprozess
- Prüfen der Ergebnisse
- Beginn der Ausarbeitung des Lärmaktionsplanung
- Fristgerechte Meldung der (vorläufigen) Kartierungsergebnisse nach Mainz an das LfU (Ansprechpartner Holger Dickob), Weiterleitung der Ergebnisse an das UBA

- Lärmaktionsplanung muss bis **Juli 2024** vorliegen