

## **Umgebungslärmrichtlinie/Lärmaktionsplan**

**Die Stadt Ludwigshafen am Rhein ist mit ca. 170000 Einwohnerinnen und Einwohnern und 77,55 km<sup>2</sup> die zweitgrößte Stadt in Rheinland-Pfalz.**

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG Des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm) verpflichtet die Mitgliedstaaten seit 2008, regelmäßig, spätestens alle 5 Jahre den Lärm an Hauptverkehrs- und Haupteisenbahnlagen, an Großflughäfen und in Ballungsräumen zu kartieren und Lärmaktionspläne auszuarbeiten, mit denen Lärmproblemen und Lärmauswirkungen begegnet werden kann. Diese Richtlinie ist durch die Paragraphen 47 a bis f des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) in deutsches Recht umgesetzt.

Die Bürgerinnen und Bürger konnten bis zum 31. August 2019 melden, wo es in Ludwigshafen, bedingt durch den Verkehrslärm, besonders laut ist. Dabei sind insgesamt 119 Rückmeldungen mit konkreten Vorschlägen zu Lärmschutzmaßnahmen eingegangen.

Es wurde deutlich, dass sehr oft Geschwindigkeitsbeschränkungen bzw. Kontrollen der Geschwindigkeit als Maßnahmen genannt wurden. Diese Problematik wurde an die zuständigen Behörden weitergeleitet. Einige Maßnahmen werden geprüft, andere sind bereits zur Umsetzung festgesetzt. Der aktuelle Lärmaktionsplan 2013-15 sowie alle Anhänge stehen zum Herunterladen bereit.

### **Was konnte bislang umgesetzt werden?**

Mit der Elektrifizierung der Bahnlinie durch die BASF wurde der Nahverkehr in Ludwigshafen verbessert. Neue Radwege wurden geschaffen, andere saniert, wie in der Erzbergerstraße, der Industriestraße und der Verbindung zwischen Rheingönheim und Mundenheim. Damit werden Anreize geschaffen, ohne Auto, sicher von A nach B zu gelangen. Auch zahlreiche Fahrbahnen wurden saniert. Besonders hervorzuheben ist die Lagerhausstraße, die mit einem sogenannten lärmoptimierten Asphalt versehen wurde. Dieser soll nun auch bei der geplanten Sanierung der Sternstraße eingesetzt werden. Dort ist die maximal zulässige Geschwindigkeit von 22 Uhr bis 6 Uhr auf 30 Stundenkilometer herabgesenkt worden. Motoren-, Reifen- und Windgeräusche konnten damit reduziert werden.

Durch "grüne Wellen", wie beispielsweise auf der Rheinallee, werden Anfahrvorgänge minimiert und dadurch wird eine Lärmentlastung erreicht. Die "grünen Wellen" sind auf eine bestimmte Verkehrsmenge ausgelegt, weshalb man vielleicht trotzdem manchmal an einer roten Ampel warten muss. Auch hier wird sich einiges verändern: Die Stadt Ludwigshafen wird über eine intelligente bedarfsorientierte Verkehrssteuerung gezielt "grüne Wellen" fördern. Durch den flüssigeren Verkehr wird es weniger Halte an den Ampeln und dadurch weniger Luftschadstoffe und weniger Lärm geben.

### **Wie geht es weiter?**

Die Stadt hat auf Basis seiner erfassten Verkehrszahlen ein Hamburger Ingenieurbüro beauftragt, eine Schallberechnung vorzunehmen. Dies ermöglicht ein digitales Stadtmodell, in dem alle Gebäude mit der entsprechenden Höhe, alle Grünflächen und unbebauten Flächen hinterlegt sind. Hiermit bekommt die Stadt einen Überblick über die Lärmsituation in Ludwigshafen, der mit den Anregungen aus der Bevölkerung ergänzt wird. Lärmmessungen würden keine repräsentativen Ergebnisse liefern. Belastbar wären die Messungen erst, wenn

über ein ganzes Jahr lang täglich 24 Stunden gemessen werden würde. Die Berechnung aktueller Lärmkarten auf Grundlage aktueller Verkehrsdaten wird im Jahr 2022 stattfinden.

## **Was bedeutet Lärm eigentlich?**

Lärm ist keine definierte messbare Größe, weil jeder Mensch anders auf Geräusche reagiert. Eine messbare Größe ist der Schalldruck. Dieser wird als Schalldruckpegel in Dezibel (dB) angegeben. Eine Verdoppelung der Zahl der Schallquellen zum Beispiel der Kraftfahrzeuge entspricht einer Zunahme des Schalldruckpegels um 3 dB. Eine Verdoppelung der Verkehrsmenge führt noch nicht dazu, dass das Geräusch auch als „doppelt so laut“ empfunden wird. Das menschliche Gehör empfindet erst bei einer Zunahme des Schalldruckpegels um 10 dB Verdopplung der Lautstärke. Gesundheitsgefährdungen sind bei Dauerbelastungen ab einem 24-Stunden-Wert von 65 dB und ab einem Nachtmittelwert von 55 dB nicht auszuschließen. Bei Neubauten müssen deshalb diese Grenzwerte eingehalten werden. Die zu erwartenden Schalldruckpegel werden bereits im Bauprozess durch Simulation der Schallausbreitung im Baugebiet ermittelt. Anhand der Ergebnisse lassen sich Baumaterialien gezielt auswählen.

Downloads