

TOP 5

Gremium	Termin	Status
Umweltausschuss	09.04.2025	öffentlich

Vorlage der Verwaltung

Lärminderungsplanung Ludwigshafen, Runde 4

Vorlage Nr.: 20251042

A N T R A G

Der Umweltausschuss der Stadt Ludwigshafen möge den Lärmaktionsplan der Runde IV zustimmend zur Kenntnis nehmen und zur Beschlussfassung an den Stadtrat verweisen.

Begründung

Mit diesem Dokument liegt nun die IV. Runde des Lärmaktionsplanes vor. Eine Aktualisierung des Dokuments ist alle 5 Jahre vorgesehen. Vorangegangen sind städtische Lärmkartierungen in den Jahren 2007, 2012 und 2017. Die letzte Kartierung von 2022 ist die Grundlage für diesen Lärmaktionsplan. Bis zum Lärmaktionsplan 2015 waren die Lärmdaten der Bahn noch Bestandteil der kommunalen Lärmaktionspläne. Seit 2015 kartiert die Bahn Schienenwege und stellt Lärmaktionspläne für schienenverursachten Lärm auf. Eine erneute städtische Lärmkartierung ist bei relevanten Änderungen der Lärmsituation für das Jahr 2027 vorgesehen, der darauffolgende Lärmaktionsplan für das Jahr 2029.

Die Stadt Ludwigshafen am Rhein ist mit ca. 180.600 Einwohnern und 77,37 km² die zweitgrößte Stadt in Rheinland-Pfalz.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie¹ verpflichtet die Mitgliedstaaten seit 2008 regelmäßig und spätestens alle 5 Jahre den Lärm an Hauptverkehrs- und Haupteisenbahnlinien, an Großflughäfen und in Ballungsräumen zu kartieren und Lärmaktionspläne auszuarbeiten, mit denen Lärmproblemen und Lärmauswirkungen begegnet werden kann. Diese Richtlinie ist durch §§47 a bis f des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) in deutsches Recht umgesetzt.

Es gab – im Vergleich zur Lärmkartierung 2017 mehrere Änderungen der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm und der Ermittlung der Betroffenenzahlen (34. BImSchV), welche seit 2019 in Kraft sind und relevante Auswirkungen auf die Ergebnisse haben. Die Vergleichbarkeit zu früheren Kartierungen ist dadurch nicht mehr gegeben. Jedoch war die Rangfolge der Emittenten gleich der früheren Kartierungen. Straßenverkehrslärm an erster Stelle, gefolgt von Schienenverkehr DB, Straßenbahn und dann Industrie- und Gewerbelärm.

Bei diesem Lärmaktionsplan wurden Schwerpunkte verändert und Kapitel teilweise neu strukturiert und aktualisiert. Die Öffentlichkeitsbeteiligung wird nun stärker differenziert, Pöser/Raser mitbehandelt und neben den Anwohnern auch Hinweise aus den zehn Ortsbezirken miteinbezogen. Die Ermittlung von ruhigen Gebieten wird nun methodisch erarbeitet und bewertet und weitere Gebiete ausgewiesen.

¹ RICHTLINIE 2002/49/EG DER EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

Gem. § 47d (3) BImSchG ist die Öffentlichkeit im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu beteiligen. Das Verfahren ist nicht festgelegt. Dabei sind 2023 insgesamt 82 Rückmeldungen mittels Onlinebeteiligung mit konkreten Vorschlägen zu Lärmschutzmaßnahmen eingegangen.

Durch die Rückmeldungen aus der Bürgerbeteiligung wurde deutlich, dass oft Geschwindigkeitsbeschränkungen bzw. Kontrollen der Geschwindigkeit als Maßnahmen genannt wurden, vor allem bei Posern. Diese Problematik wurde an die zuständigen Behörden weitergeleitet. Einige Maßnahmen werden geprüft, andere sind bereits zur Umsetzung festgesetzt.

Im Lärmaktionsplan wird die Lärmsituation in der näheren Umgebung von Hauptverkehrswegen ermittelt und geprüft, wie belastete Bereiche entlastet und ruhige Bereiche geschützt werden können. Das Instrument der Lärmaktionspläne nach der EU Umgebungslärmrichtlinie ist damit Teil der systematischen gesamtheitlichen Lärminderungsplanung.

Infolgedessen wurden, für den Aktionsplan folgende Auslösewerte festgelegt, deren Überschreitung die Prüfung von Maßnahmen zur Lärmreduzierung veranlassen.

- $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$
- $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$

Die angegebenen Werte entsprechen den von der Lärmwirkungsforschung als gesundheitsrelevant ermittelten Schwellen und den vom Umweltbundesamt empfohlenen Werten und sind deshalb als Auslösewerte für die Lärminderungsplanung im Rahmen der Lärmvorsorge zu sehen und sind bei Sanierungsplanungen anzustreben.

Die Verknüpfung der vorhandenen städtischen und übergeordneten Planungen mit der Lärmaktionsplanung hat eine zentrale Bedeutung für eine nachhaltige kommunale Lärmschutzpolitik.

Folgende Maßnahmen stehen 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.

Weitere Entlastungspotentiale entstehen durch Reduktion der Geschwindigkeit in den Nachtstunden auf 30 km/h. Die Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes bzw. der StVO kann hier im Detail Möglichkeiten bieten. Hierbei ist zu beachten, dass dies nur in sehr wenigen Bereichen deutliche Lärminderung ergibt. In der Sternstraße wurden 117 Anwohner (19 %) auf einer Strecke von 1130 m deutlich entlastet. Parallel dazu müssen regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachungen stattfinden, um die Anordnungen auch durchzusetzen.

Der zunehmende Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt bei der Straßensanierung von Haupterschließungsstraßen, wie in der Sternstraße und der Lagerhausstraße, bringen ebenfalls deutliche Entlastungen für die Anwohner.

Die Lärmsanierung an den Hauptverkehrsstraßen ist, zumindest in Deutschland, zunächst das Hauptthema der Lärmaktionsplanung, da die Bauleitplanung in Deutschland schon seit vielen Jahren die Lärmvorsorge bei neuen oder überplanten Baugebieten verbindlich vorschreibt.

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 oder zur Vorgabe bzw. Empfehlungen von passiven Lärmschutzmaßnahmen herangezogen werden.

Die Frage der Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen zur Lärmvorsorge ist letztlich nur bei der Bauleitplanung und dem Neubau/Ausbau von Verkehrswegen geklärt. Während einige Maßnahmen sicherlich im Rahmen von baulichen Sanierungsarbeiten oder auch bei verkehrslenkenden Maßnahmen kostengünstig zu beheben sind, hinkt die Sanierung des Bahn-lärms 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.

Anlage

Entwurf Lärmaktionsplan

Mitzeichnung: