

**TOP 9**

<b>Gremium</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
Bau- und Grundstücksausschuss	18.04.2016	öffentlich

**Vorlage der Verwaltung**

**Lärmaktionsplan 2013-15**

Vorlage Nr.: 20162525

**ANTRAG**

Der Bau- und Grundstücksausschuss möge wie folgt beschließen:

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wird für die Beteiligung der Öffentlichkeit offengelegt.

## 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 Hafenbahn 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](http://www.ludwigshafen.de), Rubrik: Standort, Umwelt, Luft und Lärm) sowie [www. http://laermkartierung1.eisenbahnbundesamt.de/mb3/app.php/application/eba](http://laermkartierung1.eisenbahnbundesamt.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 ermittelte 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 Lärm-minderung 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 übrigen „weichen“ Maßnahmen ist eine Abschätzung nur schwer möglich, insbeson-

dere 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 einige 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 in Anlehnung an die üblichen Fristen können die Bürger und Betroffene entsprechende Anregungen und Hinweise für die weitere Planung geben.