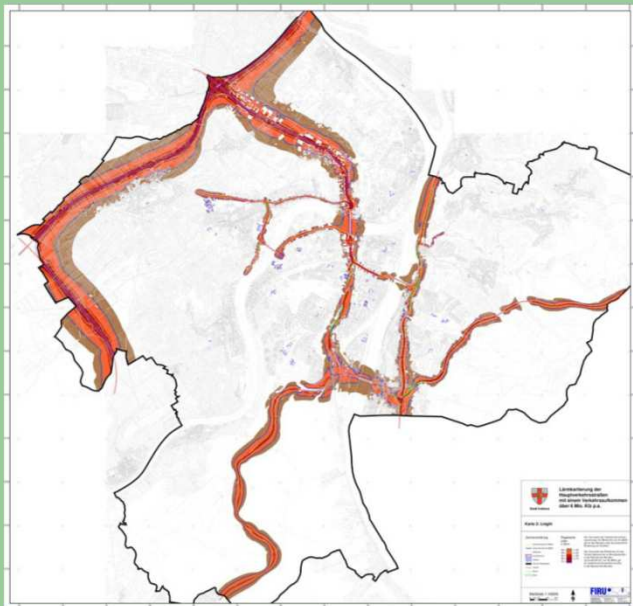


Lärmaktionsplanung in Koblenz

Erfahrungsbericht



Erstellung und Umsetzung
der Stufe 1

Ausblick auf die Stufe 2

UMWELTAMT
Koblenz



KOBLENZ - Magnet am
Deutschen Eck:
Die Stadt zum Bleiben
www.koblenz.de

Lärmaktionsplanung in Koblenz

Erfahrungsbericht

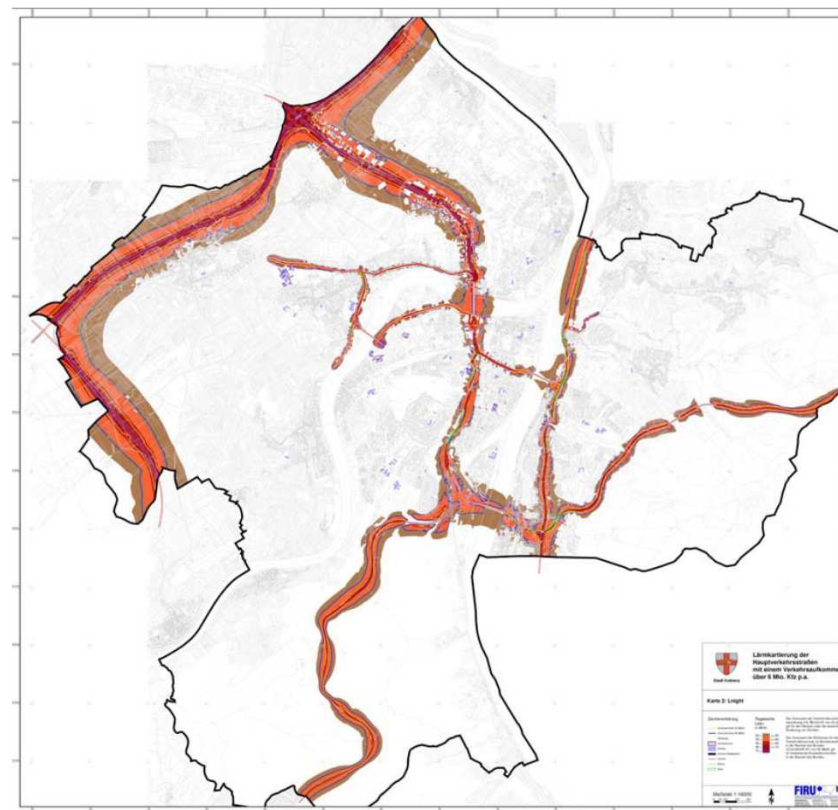
Grundlagen und Ausgangssituation Stufe 1

- Lärmaktionsplanung Stufe 1 umfasste in Koblenz
 - Hauptstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Mio KFZ/Jahr
 - Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen/Jahr.
- Die Lärmaktionsplanung Stufe 1 wurde am 16.06.2011 im Stadtrat verabschiedet. Seit dem ist der Plan veröffentlicht und wir arbeiten, parallel zum Beginn der Stufe 2, an der Umsetzung.
- Der Plan ist im Internet unter www.koblenz.de/gesundheit_umwelt/laermaktionsplanstufe1.html einzusehen.

Lärmaktionsplanung in Koblenz

Erfahrungsbericht

Grundlagen und Ausgangssituation Stufe 1



Lärmaktionsplanung in Koblenz

Erfahrungsbericht

Grundlagen und Ausgangssituation Stufe 1

- Nach der Beurteilung der Betroffenheiten in Bezug auf die Pegelhöhen ergab sich folgende Prioritätenliste im Straßenverkehr:

Tabelle 5: Beurteilung der Betroffenheiten, Lärmbewertungsmaß Untersuchungsbereiche

	Untersuchungsbereich	Lärmbewertungs- maß 100 m Straße	Betroffene			
			L _{den} > 70 dB(A)	L _{night} > 60 dB(A)	L _{den} > 65 dB(A)	L _{night} > 55 dB(A)
1	B9 Bonner Straße Süd	6922832	170	213	293	392
2	Metternich	1734480	416	537	723	800
3	B42 Ehrenbreitstein	838310	37	44	53	76
4	B9 Römerstraße	597911	85	97	113	125
5	Ehrenbreitstein Ortslage	561963	54	54	95	95
6	B49 Friedrich-Ebert-Ring	458594	71	92	106	117
7	B49 Schlachthofstr Ost	368130	126	151	175	187
8	B9 Bonner Straße Nord	295578	3	3	4	6
9	A48 Koblenz Nord	259043	10	4	18	12
10	B49 Schlachthofstraße West	73928	18	35	87	131
11	B42 Pfaffendorf	66888	6	14	31	61
12	B9 Langemarckplatz	51704	2	42	80	145
13	B9 Laubach	35683	6	12	27	35
14	B9/B49 Moselring	26501	0	41	75	90
15	A48 Rübenach	11828	0	4	12	31
16	B416 Winingener Str	11652	3	8	29	46
17	B49/B42 Kreuz Süd	5472	0	10	23	65

Lärmaktionsplanung in Koblenz

Erfahrungsbericht

Grundlagen und Ausgangssituation Stufe 1

- Entlastungen durch vorgeschlagene Maßnahmen:

Ort	Maßnahme	Zeitraum	Pegelbereich dB (A)	Σ Betroffene	Σ Entlastete	% Entlastung
B9 Bonner Straße	Lärmschutzwand	DEN	60 -79	518	137	26 %
		night	50 -71	621	29	4 %
B9 Bonner Straße	Offenporiger Asphalt	DEN	60 - 79	517	136	26 %
		night	50 - 71	621	113	18 %
B9 Bonner Straße	LKW 60 km/h nachts	night	50 – 71	621	26	4 %
Metternich	Tempo 30	DEN	60 - 77	919	68	7 %
		night	50 - 69	990	78	8 %
B 42 E-Stein	LKW Tempo 30 nachts	night	50 - 69	187	9	4 %
B 9 Römerstraße	Offenporiger Asphalt	DEN	60 - 75	166	50	30 %
		night	50 - 67	271	125	46 %
B 9 Römerstraße	Tempo 60 nachts für LKW	night	50 - 67	271	38	14 %
E- Stein Ort	Tempo 30	DEN	60 - 75	118	9	7 %
		night	50 - 65	118	9	7 %
B 42 Pfaffendorf	Tempo 60 nachts für LKW	night	50 - 67	203	14	7 %
B 9 Langemarckplatz	Lärmschutzwand	DEN	60 - 71	241	41	17 %
		night	50 - 63	305	53	17 %
B 9 Langemarckplatz	Offenporiger Asphalt	DEN	60 - 71	241	79	32 %
		night	50 - 63	305	65	21 %
B 9 Langemarckplatz	Tempo 50 nachts für LKW	night	50 - 63	305	15	5 %
B 416 Winninger Straße	Tempo 30	DEN	60 - 71	80	23	29 %
		night	50 - 63	103	28	27 %

Lärmaktionsplanung in Koblenz

Erfahrungsbericht

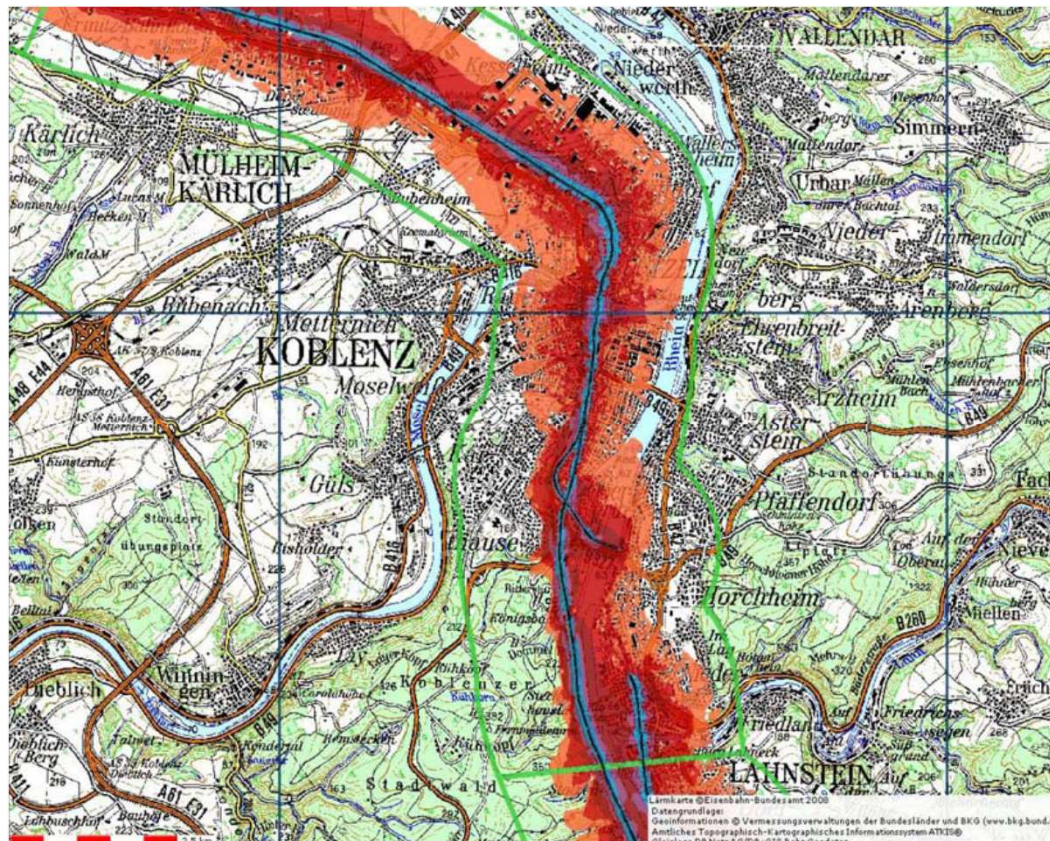
Grundlagen und Ausgangssituation Stufe 1

- In der ersten Stufe betraf die Lärmkartierung im Bereich Straßen in Koblenz ausschließlich Autobahnen, Bundesstraßen und Landstraßen. Diese Konstellation führte zu großen Problemen bei der Ausarbeitung der Maßnahmenpakete, da laut LBM und Straßenverkehrsbehörde sowohl Geschwindigkeitsbeschränkungen rein aus Lärmschutzgründen als auch Veränderungen im Straßenquerschnitt abgelehnt werden (Verkehrsfunktion hat Vorrang vor Lärmschutz → Lärmschutz-Richtlinien StV vom BMVBS).
- Insofern blieben zur Maßnahmenempfehlung ausschließlich Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg oder am Immissionsort, obwohl die Umgebungslärmrichtlinie vorgibt, das Problem möglichst an der Quelle zu beheben.

Lärmaktionsplanung in Koblenz

Erfahrungsbericht

Grundlagen und Ausgangssituation Stufe 1



Lärmaktionsplanung in Koblenz

Erfahrungsbericht

Grundlagen und Ausgangssituation Stufe 1

Tabelle 13: Lärmkartierung Haupteisenbahnstrecken, Belastetenzahlen

Intervalle	Belastete (Einwohner)	Intervalle	Belastete (Einwohner)
L_{den}		L_{night}	
		50 – 55	11.550
55 – 60	12.990	55 – 60	2.980
60 – 65	3.980	60 – 65	960
65 – 70	1.080	65 – 70	640
70 – 75	640	> 70	710
> 75	850		

Lärmaktionsplanung in Koblenz

Erfahrungsbericht

Grundlagen und Ausgangssituation Stufe 1

- Als zusätzliches Problem hat sich auch der Schienenverkehr, insbesondere der Güterverkehr herausgestellt. Die immer weiter steigenden Güterverkehrszahlen (aufgrund der Korridorbildung Rotterdam – Genua) sorgen für massive Pegelspitzen und immense Belastungen der Anwohner im Mittelrheintal.
- Die Trassen sind sehr alt und lärmintensiv, auf beiden Rheinseiten ist massiver Güterverkehr, der sich laut BMVBS die nächsten Jahre sogar verdoppeln soll (momentan alle 3 Min. ein Zug), die besondere Geologie des Mittelrheintals führt sogar zu Überlagerungen und Verstärkung der Pegelwerte und belästigt auch weiter weg gelegene Wohngebiete hangaufwärts.
- Leider stehen einer Umsetzung hier die unterschiedlichen Kompetenzen entgegen. Am Gleiskörper oder an den Waggonen können hocheffektive Maßnahmen nicht umgesetzt werden, weil die Kommune keine Eingriffsmöglichkeit hat.
- Das Kapitel Bahnlärm beschäftigt sich deshalb leider nur informell mit den potentiellen Minderungsmöglichkeiten.
- Im Bereich Bahnlärm gab es die stärkste Bürgerbeteiligung, viele Vorschläge und Anregungen aus der Öffentlichkeitsarbeit wurden eingearbeitet, trotzdem gibt es für die Kommune kaum Möglichkeiten, die Bürger vom Bahnlärm zu entlasten.

Lärmaktionsplanung in Koblenz

Erfahrungsbericht

Umsetzung

- Bisher gibt es in Koblenz leider aus unterschiedlichen Gründen große Schwierigkeiten bei der Umsetzung der Maßnahmen.
- Es gibt große rechtliche Probleme, die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen bei den entsprechend zuständigen Stellen durchzusetzen (trotz Einbindung in den Erarbeitungsprozess).

Rechtliche Problematik

- Innerstaatlich ergibt sich die Pflicht zur Umsetzung der Lärmaktionspläne nur aus der in § 47 d Abs. 6 BImSchG gesetzlich angeordneten „entsprechenden“ Geltung des § 47 Abs. 6 BImSchG.
- „Die Maßnahmen, die Pläne nach den Absätzen 1 bis 4 festlegen, sind durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen.“
- Daraus soll sich eine interne Bindungswirkung für Behörden, und zwar nicht nur für die Gemeinde, sondern für alle Träger öffentlicher Verwaltung ergeben.
- Die zuständigen Behörden haben die planungsrechtliche Vorgaben soweit wie möglich zu berücksichtigen.

Lärmaktionsplanung in Koblenz

Erfahrungsbericht

Rechtliche Problematik

- Eine strikte Beachtungspflicht besteht damit allerdings nicht.
- § 47 d Abs. 6 BImSchG enthält also keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen, sondern verweist auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen (Z.B. in der Bauleitplanung oder in der Straßenverkehrsordnung).
- Sind in den Plänen „planungsrechtliche Festlegungen“ vorgesehen, haben die Planungsträger dies bei ihren Planungen (nur) zu berücksichtigen. Die Klausel der „Berücksichtigung“ zielt auf das fachplanerische Abwägungsmodell. Somit gibt es keine Verpflichtung zur Umsetzung, lediglich zur fachplanerischen Abwägung.
- Diese Konstellation führt auch bei der Stadt Koblenz zu großen Problemen im Bereich der Umsetzung der aufgestellten Pläne, zumal eben die prekäre Haushaltslage noch dazu kommt.

Lärmaktionsplanung in Koblenz

Erfahrungsbericht

Rechnerische / Daten- Probleme

- Es gibt unterschiedliche Berechnungsmethoden auf EU- und nationaler Ebene.
- Die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung arbeiten aus der EU Gesetzgebung heraus mit den sog. „Vorläufigen Berechnungsgrundlagen“.
- Die für die Umsetzung der Maßnahmen zuständigen Stellen rechnen aber mit anderen Grundlagen, z.B. wird im Straßenverkehrswesen mit der RLS 90 gerechnet.
- Die unterschiedlichen Rechenverfahren für Planung und Umsetzung wirken sich auf das Verständnis und die Arbeit erschwerend aus.
- Die RLS 90 und die VBUS (Vorläufige Berechnungsgrundlage Straßen) kommen nicht zu den gleichen Ergebnissen bei den errechneten Pegeln bei gleichen Ausgangsdaten und sind somit nicht direkt vergleichbar!
- Das führt neben den sowieso schon vorhanden Problemen noch zu großen Herausforderungen bei der Datenerhebung und Datenverarbeitung und ist oft nicht kompatibel mit den sonstigen bestehenden Daten der Kommune.
- Somit ist auch eine Integration in andere kommunale Planwerke, wie sie gewünscht wird, nicht einfach oder sogar unmöglich.

Lärmaktionsplanung in Koblenz

Erfahrungsbericht

Rechnerische / Daten- Probleme

- Einige, lärmrelevante Parameter können nicht in die Berechnung einfließen, die in ihrer Summe sicherlich noch zu Verbesserungen führen würden:
 - Einige „kleine“, lokal wirksame Maßnahmen (Parkraumbewirtschaftung, Straßengrün, Geschwindigkeitskontrolle...) werden in den Rechenprogrammen nicht berücksichtigt und führen in der Berechnung nicht zu einer Reduzierung der Betroffenen,
 - Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses werden in den gängigen Rechenmodellen nicht abgebildet,
 - Bei zulässigen Geschwindigkeiten wird von einer generellen Einhaltung ausgegangen (das tatsächliche Niveau kann aber deutlich abweichen),
 - Pegelwerte werden an den Fassaden berechnet, insofern wirken sich Maßnahmen des passiven Schallschutzes nicht auf die Betroffenen aus.

Lärmaktionsplanung in Koblenz

Erfahrungsbericht

Inhaltliche / fachliche Probleme

- Bezüglich der Lärmkarten und unterschiedlichen Emissionsquellen sieht die Umgebungslärmrichtlinie eigentlich vor, dass auch und gerade Mehrfachbelastungen berücksichtigt werden sollen.
- Das gab leider Probleme bei der Lärmaktionsplanung Stufe 1, weil die Deutsche Bahn Daten, die für eine „echte“ Verschneidung, also Berechnung von Schallüberlagerungen durch Straße und Bahn, benötigt werden, nicht zur Verfügung stellt.
- Mehrfachbelastungen können allenfalls optisch in den Karten hergestellt werden, aber belastbare Pegelwerte sowie Betroffenheiten können nicht berechnet werden.
- Insofern kann man bei der Erstellung von Prioritäten nur berücksichtigen, dass eine Mehrfachbelastung stattfindet, nicht aber, wie stark sich diese auswirkt.
- Die optische Überschneidung ist auch erst für die zweite Stufe der Lärmkartierung möglich, weil sehr lange gar keine Daten vom EBA geliefert wurden.

Lärmaktionsplanung in Koblenz

Erfahrungsbericht

Lösungsversuch

- Wieder verstärkte Kommunikationsprozesse in Gang setzen, zusammen mit allen betroffenen und zuständigen Stellen.
- Gemeinsame Arbeit an einem Konzept zur Umsetzung der Lärmaktionsplanung trotz entgegenstehender Gesetzgebungen und finanzieller Probleme der Stadt.
- Maßnahmen geschickt über Synergien mit anderen Planungen umsetzen, so dass praktisch keine zusätzlichen finanziellen Mittel benötigt werden.
- Die nächsten Gespräche sollen zeitnah stattfinden und dort soll dann auch frühzeitig und noch intensiver die Mitarbeit der betroffenen Stellen an der Lärmaktionsplanung Stufe 2 gesichert werden.
- Weiterhin Kommunikation in Richtung Landes.- und Bundesregierung in der Hoffnung auf Nachbesserung der gesetzlichen Grundlagen.

Lärmaktionsplanung in Koblenz

Erfahrungsbericht

Ausblick auf die Stufe 2 der Lärmaktionsplanung

- In der Stufe 2 wird Koblenz als Ballungsraum kartiert, also Hauptverkehrsstraßen ab 3 Mio KFZ/Jahr, Haupteisenbahnstrecken ab 30.000 Zügen/Jahr (dann wohl beide Rheinseiten), sonstige Straßen (wir haben uns auf 4000 KFZ/Tag geeinigt, das entspricht etwa 1,46 Mio KFZ/Jahr), lärmrelevante Industrie- und Gewerbeanlagen und ruhige Gebiete.
- Flughäfen und entsprechend große Häfen gibt es in Koblenz nicht.
- Wir sind momentan mitten im Ausschreibungsverfahren für die Kartierung der Stufe 2, dort soll noch diesen Monat eine Entscheidung fallen und die Arbeit möglichst bald beginnen, wir haben bereits die Verkehrszählungen im Stadtgebiet seit November 2011 aktualisiert.
- Wir möchten versuchen, aus den Schwächen und Problemen der Stufe 1 zu lernen und möglichst sinnvolle Maßnahmenpakete mit voller Unterstützung der später umsetzenden Stellen erarbeiten.
- Wir erhoffen uns von Stufe 2 (zumindest im Bereich Verkehrslärm) eine deutlich größere Chance auf sinnvolle Maßnahmen, als von Stufe 1.