



## Beschlussvorlage

Vorlage: <b>BV/0856/2018</b>		Datum: 17.09.2018			
<b>Oberbürgermeister</b>					
Verfasser:	36-Umweltamt			Az.:	
<b>Betreff:</b> <b>Lärmaktionsplan Stufe 3</b>					
Gremienweg:					
08.11.2018	Stadtrat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	TOP	öffentlich		Enthaltungen	Gegenstimmen
29.10.2018	Haupt- und Finanzausschuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	TOP	öffentlich		Enthaltungen	Gegenstimmen
24.10.2018	Umweltausschuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	TOP	öffentlich		Enthaltungen	Gegenstimmen

### Beschlussentwurf:

Der Stadtrat beschließt den als Anlage beigefügten Lärmaktionsplan Stufe 3.

### Begründung:

Auf der Grundlage der europäischen Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) sind die Kommunen verpflichtet, für verschiedene Lärmarten wie Straßen-, Schienen-, sowie Gewerbelärm sogenannte „strategische Lärmkarten“ zu erarbeiten. Die Karten zeigen auf, wo im Stadtgebiet Schwerpunkte der Lärmbelastung für die Bürgerinnen und Bürger bestehen. In einem zweiten Schritt müssen die Kommunen auf Grundlage der Lärmkartierung unter Beteiligung der Öffentlichkeit einen Lärmaktionsplan (LAP) erarbeiten.

Die Pläne sind nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) alle 5 Jahre zu überprüfen und zu aktualisieren.

Da es in Koblenz gegenüber der Lärmaktionsplanung Stufe 2 keine signifikanten Änderungen in Bezug auf den Hauptlärmemittenten (Straßenverkehrslärm) gibt (keine umfassenden Verkehrsänderungen o.ä.) wurde der Lärmaktionsplan der Stufe 3 auf der Grundlage der Lärmaktionsplanung Stufe 2 fortgeschrieben und vom 01.9.2018 - 30.9.2018 öffentlich ausgelegt. Darüber hinaus wurden die Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Hintergrund für die Verfahrensweise ist vor allem, dass die Europäische Kommission im Oktober 2016 infolge des Pilotverfahrens 7807/15/ENVI vom September 2015 das Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland mit einer Stellungnahme eröffnet hat. In dieser Stellungnahme kritisiert die EU-Kommission, dass in vielen deutschen Kommunen nicht die gesetzlich vorgegebenen Lärmkartierungen und Lärmaktionspläne erstellt wurden bzw. Daten hierzu fehlen würden. In diesem Schreiben war die Stadt Koblenz noch mit aufgeführt, da der Lärmaktionsplan Stufe 2 erst am 16. Dezember 2016 vom Stadtrat beschlossen und im Januar 2017 an das zuständige Landesamt für Umwelt (LfU) gemeldet werden konnte. Aufgrund dieser nachträglichen Meldung

konnte das LfU jedoch in der Zuarbeit zur Stellungnahme an die EU-Kommission nachweisen, dass Koblenz seiner Verpflichtung nachgekommen ist, so dass Koblenz aktuell nicht mehr Bestandteil des Vertragsverletzungsverfahrens ist. Es ist dem Land dennoch wichtig, dass Koblenz den Lärmaktionsplan Stufe 3 noch in 2018 verabschiedet. Aus diesem Grund hat das Umweltamt schon in Absprache mit dem LfU im November 2017 die Kartierung der Stufe 2 als Kartierung der Stufe 3 gemeldet, mit dem Hinweis, dass keine Veränderungen bei den Hauptemittenten stattgefunden haben. Ebenso wurde abgesprochen, dass der Lärmaktionsplan Stufe 2 als Lärmaktionsplan Stufe 3 gemeldet wird. Das Land empfiehlt dringend, die Offenlage und Beschlussfassung schnellstmöglich durchzuführen, damit der Lärmaktionsplan Stufe 3 noch in diesem Jahr via Bundesregierung an die EU gemeldet werden kann. Das Land betont, dass die EU-Kommission im angestrebten Vertragsverletzungsverfahren nicht die Inhalte der Lärmaktionsplanung bemängelt, sondern ausschließlich Zeitpunkt und Form der abzugebenden Kartierungen und Pläne gemäß Umgebungslärmrichtlinie.

Der Umweltausschuss wurde in seiner Sitzung am 16.8.2018 über die vorgenannte Verfahrensweise entsprechend unterrichtet.

Die im Rahmen der Offenlage eingegangenen Anregungen wurden ausgewertet und im Bedarfsfalle entsprechend eingearbeitet.

Der Lärmaktionsplan Stufe 3 wurde in der Zwischenzeit fertiggestellt.

Zum weiteren Verfahren wird darauf hingewiesen, dass die nächste größere Veränderung im Verkehrsgeschehen der Stadt Koblenz erfolgen wird, wenn die Nordtangente gebaut ist und für den Verkehr freigegeben wird. Insofern macht es deutlich mehr Sinn, nach diesem Zeitpunkt die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung zu aktualisieren. Bis dahin ist es wichtiger, den Fokus auf die Umsetzung des aktuellen Lärmaktionsplanes zu legen, damit die Stadtverwaltung ihrer Verpflichtung nachkommt, den Umgebungslärm in den identifizierten Hotspot-Bereichen zu reduzieren und eine weitere Verlärmung in den festgelegten ruhigen Gebieten zu verhindern. Diese Vorgehensweise wird auch vom Land befürwortet.

Als ersten Schritt zur Umsetzung hatte das Tiefbauamt gefordert, dass alle Hot-Spot-Bereiche des Lärmaktionsplans noch einmal nach den sog. „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“ berechnet werden. Hintergrund ist, dass für die Lärmkartierung die sog. „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ maßgeblich ist. Für die Umsetzung von Lärmschutz an Straßen wird von den zuständigen Straßenverkehrsbehörden und Tiefbauämtern jedoch nur die dort gesetzlich vorgegebene RLS-90 Berechnung als Grundlage anerkannt. Die beiden Berechnungsmethoden weichen insbesondere im Beurteilungszeitraum voneinander ab. Die RLS-90 nutzt die aus der deutschen Gesetzgebung bekannte Unterscheidung in Tages- (6-22 Uhr) - und Nachtzeitraum (22-6 Uhr) als Beurteilungszeitraum. Bei der VBUS wird eine Nachtbelastung  $L_{night}$  berechnet und ein kompletter Tagesverlauf LDEN (DEN = Day, Evening, Night). Der Abendzeitraum wird hierbei stärker gewichtet als der Tageszeitraum und der Nachtzeitraum sogar noch einmal stärker gewichtet als der Abendzeitraum (Dezibel-Aufschläge in der Berechnungsformel). Außerdem gibt es Unterschiede in der Berücksichtigung des Schwerlastverkehrs. Die RLS-90 berechnet den Schwelastverkehr bereits ab 2,8 t, die VBUS erst ab 3,5 t. Das hat zur Folge, dass die Ergebnisse beider Berechnungsmethoden leicht abweichen können. Deshalb wurde die RLS-90 Berechnung vom Tiefbauamt durchgeführt, um beide Berechnungsmethoden vor einer Umsetzung der Maßnahmen vergleichen zu können. Das Umweltamt hat im Juni 2018 die vom Tiefbauamt in Auftrag gegebene RLS 90 Berechnung für alle Hotspot-Bereiche der Lärmaktionsplanung erhalten. Diese wird aktuell mit der VBUS-Berechnung der Lärmkartierung verglichen.

Auf der Grundlage der Abgleich-Ergebnisse werden in der Verwaltung die möglichen Maßnahmen zur Umsetzung ausgearbeitet.

Über die bereits enthaltenen Maßnahmen hinaus sollen folgende Punkte erarbeitet werden:

1. Einbau von Schallschutzfenstern im Rahmen eines passiven Lärmschutzes

Im Rahmen des wirksamen Einsatzes öffentlicher Mittel der Stadt Koblenz kann es in Bereichen, in denen aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich bzw. nicht umsetzbar sind, sinnvoll sein, passiven Lärmschutz zu fördern. Dieses Themenfeld soll näher untersucht werden.

2. Einsatz von alternativen Antriebstechnologien im Rahmen des ÖPNV

Die Stadt Koblenz hat im Rahmen der ihr übertragenen Zuständigkeiten Zugriff auf die Vorgaben für die Organisation und Durchführung des ÖPNV. Insoweit wird angestrebt, dass zukünftig der Fokus auf den Einsatz von Elektrobussen und ggfls weiteren alternativen Antriebstechnologien gelegt wird. Dies hat sowohl auf den Lärmschutz als auch auf die Luftreinhaltung im Stadtgebiet positive Auswirkungen.

3. Fahrspurreduzierung in der Trierer Straße

In der Trierer Straße wird derzeit eine zweispurige Verkehrsführung erprobt. Ziel ist es, die Straße verkehrlich zu beruhigen und letztlich auch Erkenntnisse darüber zu erlangen, ob die Spurenreduzierung mit Blick auf die Abwicklung des mobilen Individualverkehrs vertretbar ist. Der Versuch der Fahrstreifenreduktion in der Trierer Straße läuft seit dem 23.7 und wird zunächst auf unbestimmte Zeit fortgesetzt. Sollte es während des Feldversuchs zu vermehrten Rückstaus oder Beschwerden kommen, wird geprüft, ob der Versuch beendet wird. Das Projekt wird von einem Ingenieurbüro begleitet, welches auch die Verkehrsbelastung vor Beginn des Versuchs ermittelt hat. In 1-2 Wochen wird eine weitere Ermittlung der Belastung stattfinden. Neben der Trierer Straße sollen dabei auch die Nebenstraßen auf Verlagerungseffekte überprüft werden. Positive Effekte sind bisher die Vergrößerung des Abstandes zwischen Emittenten des Verkehrslärms und der Bebauung sowie eine Geschwindigkeitsreduktion. Sollte der Versuch erfolgreich verlaufen, könnte nach Inbetriebnahme der Nordtangente und einer gewissen Eingewöhnungszeit ca. ab 2020 die Trierer Straße neu geplant werden. Denkbar wären aufgrund der Reduktion der Fahrstreifen ein großzügig ausgebauter Radweg und/oder Grünflächen in vermehrtem Umfang.

4. Maßnahmen der Deutschen Bahn zur Bahnlärmreduzierung

Die von der Deutschen Bahn geplanten Lärmschutzmaßnahmen wurden am 6. September 2018 in Bingen u. a. der Stadt Koblenz, Baudezernent und Umweltamt, vorgestellt. Die Teilnehmer wurden über die geplanten Lärmschutzmaßnahmen unterrichtet. Als nächster Schritt werden nun die einzelnen Kommunen gesondert für Ihren Bereich informiert und die Bevölkerung soll in die Genehmigungsverfahren für die einzelnen Lärmschutzmaßnahmen eingebunden werden.

Über die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan wird jeweils unter Finanzierungsvorbehalt einzeln beschlossen.

**Anlage/n:**

**-Lärmaktionsplan Stufe 3**

**-Lärmaktionsplan Stufe 2**