

Gemeinde Karlsdorf-Neuthard

Lärmaktionsplanung in der 3. Runde

- **Gliederung / Aufgabenstellung**
 - **Rechtliche Grundlagen**
 - **Ausgangssituation**
 - **Vergleich Grundlagen und Ergebnisse 2. Stufe und 3. Runde**
 - **Zusätzlich erforderliche Datengrundlagen**
 - **Mögliche Maßnahmen**
 - **Abwägungsprozess**
 - **Ruhige Gebiete**

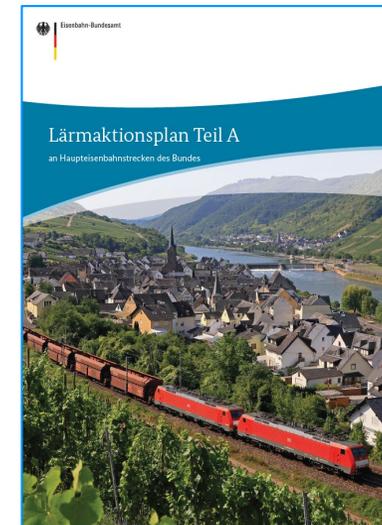
Rechtliche Grundlagen

**3. Runde Lärmkartierung 2017 (2019) durch LUBW (§ 47d BImSchG):
→ Verpflichtung zur Aufstellung der Lärmaktionsplanung**

➤ **für Straßen: ab 8.200 Kfz/Tag**
(aufgrund niedriger Auslösewerte wird ab >3.000 Kfz/Tag empfohlen)

➤ **Für Schienen: ab 160 Züge/Tag (bundeseigen)
ab 80 Züge/Tag (nicht-bundeseigen)**

(EBA seit 2015 für LAP Schiene zuständig)



■ Bewertung der Geräuschbelastung

- **Belästigung der Bevölkerung bei ca. 59%**
- **Negative Auswirkungen auf Leben der Menschen**

Lärmschutz-Richtlinien - StV (Ministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 23.11.2007)

| Bewertung | Handlungsziel | Zeit | Pegelbereich | |
|-----------------------|---------------------------------------|---------------|-------------------------|-------------|
| | | | Tag (L _{DEN}) | Nacht |
| Sehr hohe Belastung | Minderung von Gesundheitsgefährdung | kurzfristig | > 70 dB(A) | > 60 dB(A) |
| hohe Belastung | Vermeidung von Gesundheitsgefährdung | mittelfristig | 65-70 dB(A) | 55-60 dB(A) |
| Belastung/Belästigung | Minderung der erheblichen Belästigung | längerfristig | < 65 dB(A) | < 55 dB(A) |

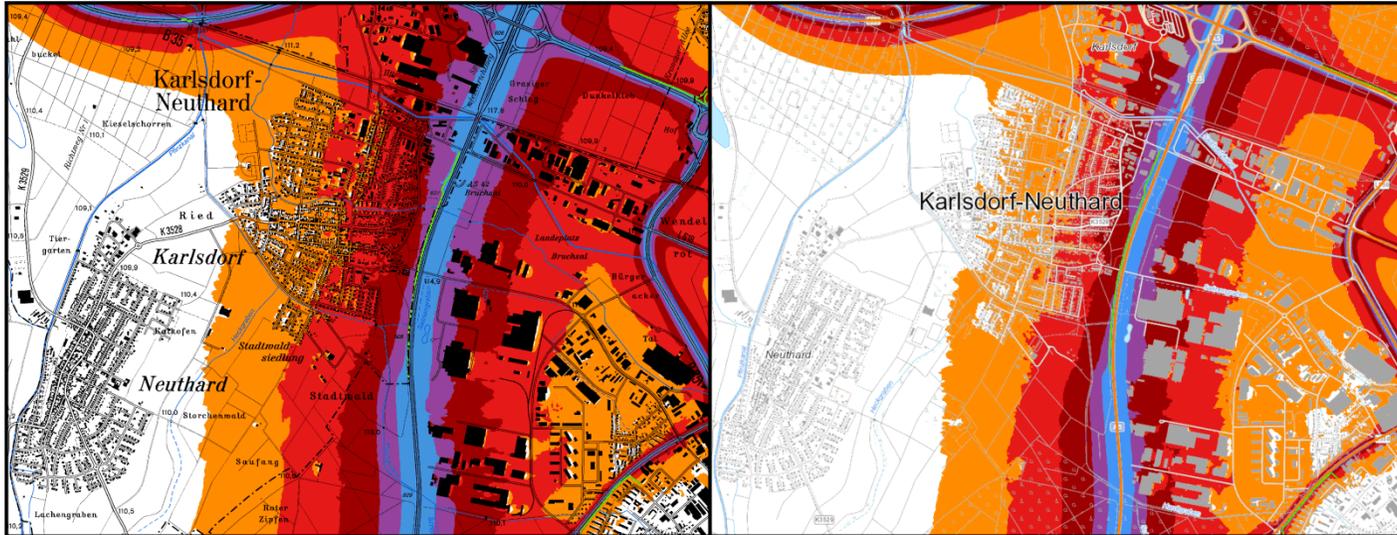
**Gesundheits-
gefährdung**

**Gesundheits-
kritisch**

Lärmindizes und Handlungsziele für die Lärmaktionsplanung

Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung
(Ministerium für Verkehr BW, 29.10.2018)

Vergleich der Lärmkartierung Straße 2012 und 2017: L DEN



Pegel im Berechnungsgebiet:

- > 75 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk

^ Kartierungsstrecke (Straße)

| | |
|---------------------------------|-------------|
| Straßenname | A 5 |
| Verkehrsmenge (DTV) | 101.204 Kfz |
| stündl. Verkehrsmenge 6-18 Uhr | 5882 Kfz |
| stündl. Verkehrsmenge 18-22 Uhr | 4717 Kfz |
| stündl. Verkehrsmenge 22-6 Uhr | 1469 Kfz |
| LKW-Anteil 6-18 Uhr | 14,2 % |
| LKW-Anteil 18-22 Uhr | 12,4 % |
| LKW-Anteil 22-6 Uhr | 32,5 % |
| Geschwindigkeit PKW | 130 km/h |
| Geschwindigkeit LKW | 80 km/h |
| Zuschlag Straßenoberfläche | 2 dB |

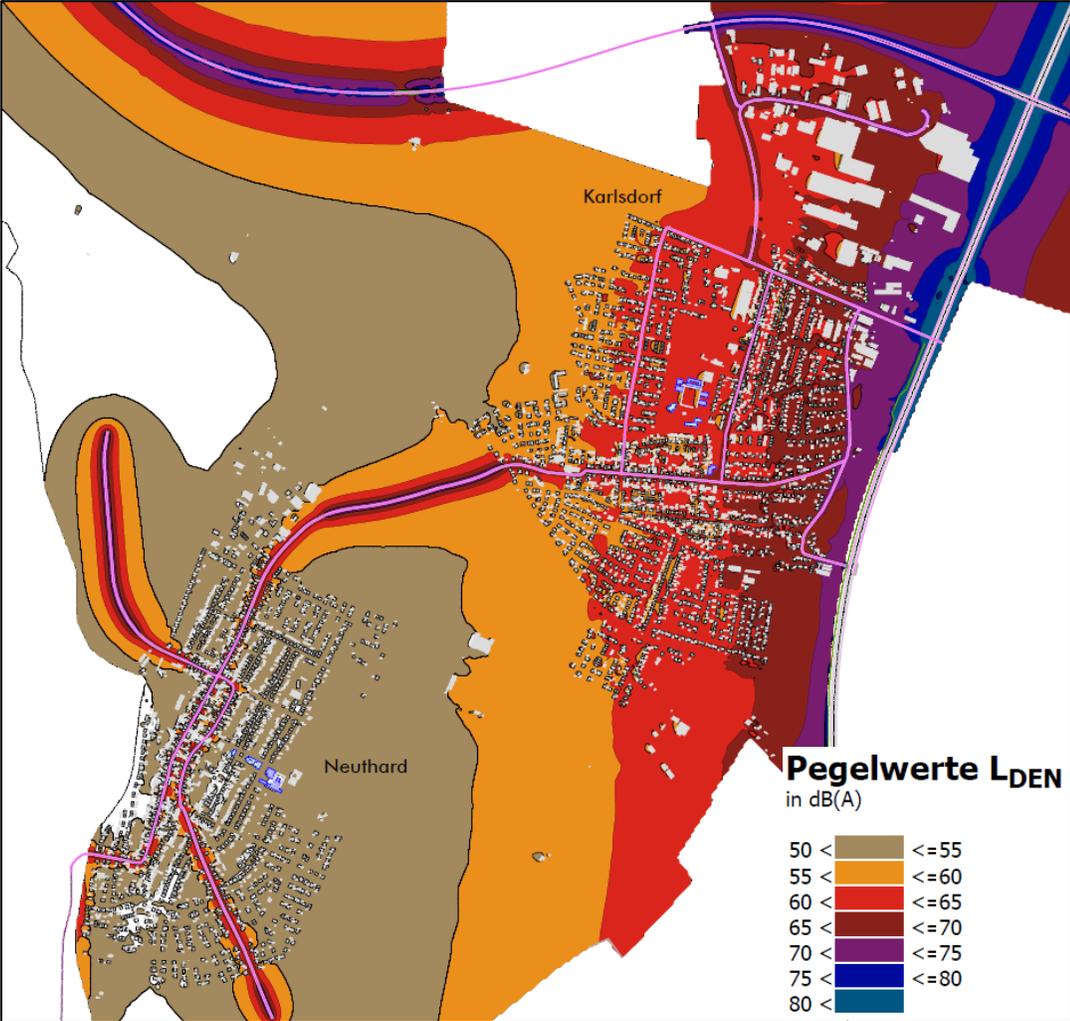
(Straße)

| | |
|--------------------------------------|------------------|
| | A 5 |
| Kennung des Straßenabschnitts | 20319 |
| Verkehrsmenge (DTV) | 94.484 Kfz |
| LKW-Anteil 6-18 Uhr (Tag) | 15 % |
| LKW-Anteil 18-22 Uhr (Abend) | 12 % |
| LKW-Anteil 22-6 Uhr (Nacht) | 35,8 % |
| Geschwindigkeit PKW, Tag/Abend/Nacht | 130/130/130 km/h |
| Geschwindigkeit LKW, Tag/Abend/Nacht | 80/80/80 km/h |
| Zu-/Abschlag Straßenoberfläche | 0 dB |

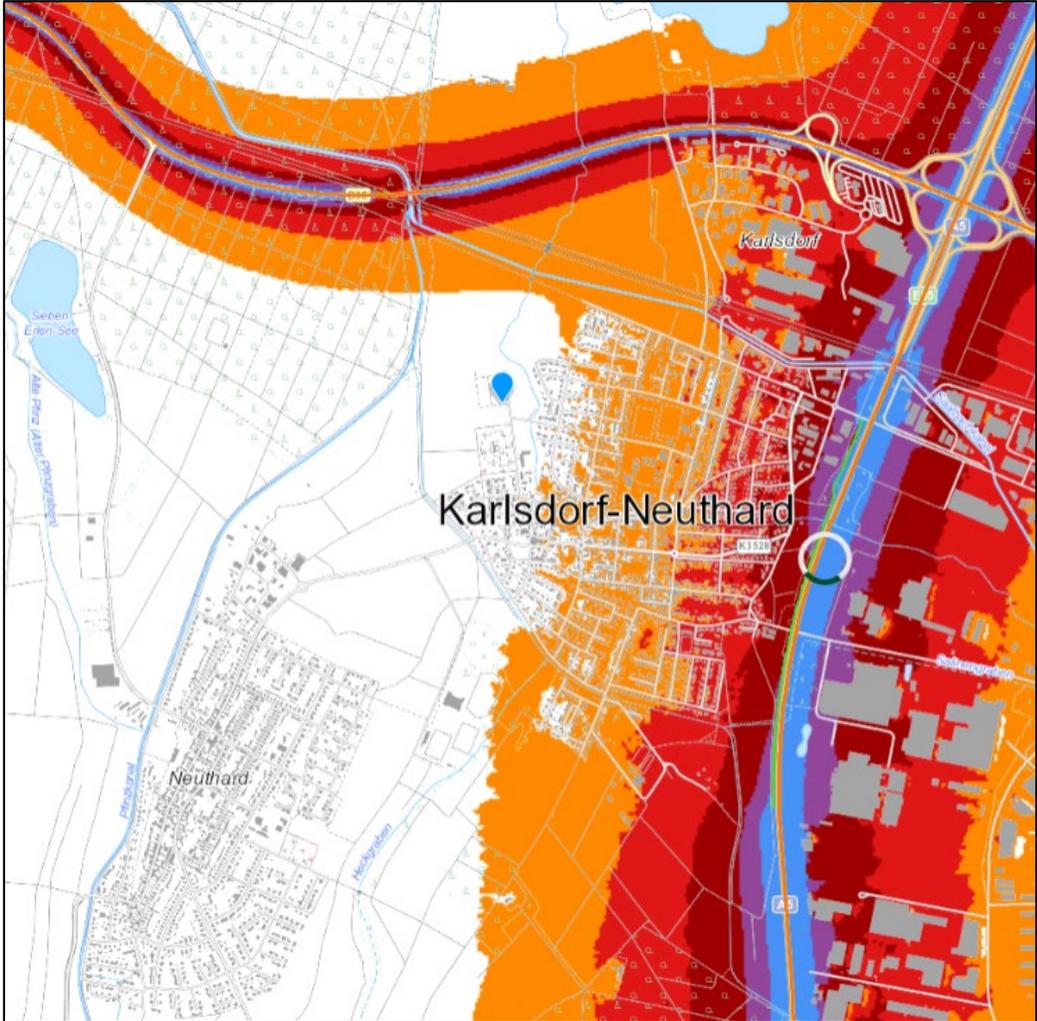
| Pegel [dB(A)] | Stufe-2-(2012) | | 3.-Runde-(2017) | | Differenz | |
|-----------------------------|----------------|------------------|-----------------|------------------|----------------|------------------|
| | Zeitraum · DEN | Zeitraum · Night | Zeitraum · DEN | Zeitraum · Night | Zeitraum · DEN | Zeitraum · Night |
| Hauptverkehrsstraßen | | | | | | |
| über-50 | -- | 2.026 | -- | 1.514 | - | -512 |
| über-55 | 2.481 | 736 | 1.900 | 408 | -581 | -328 |
| über-60 | 1.310 | 33 | 896 | 3 | -414 | -30 |
| über-65 | 190 | 4 | 64 | 0 | -126 | -4 |
| über-70 | 2 | 0 | 0 | 0 | -2 | 0 |
| über-75 | 3 | - | 0 | - | -3 | - |



Übersicht Kartierung zum LAP 2. Stufe



3. Runde (LUBW)

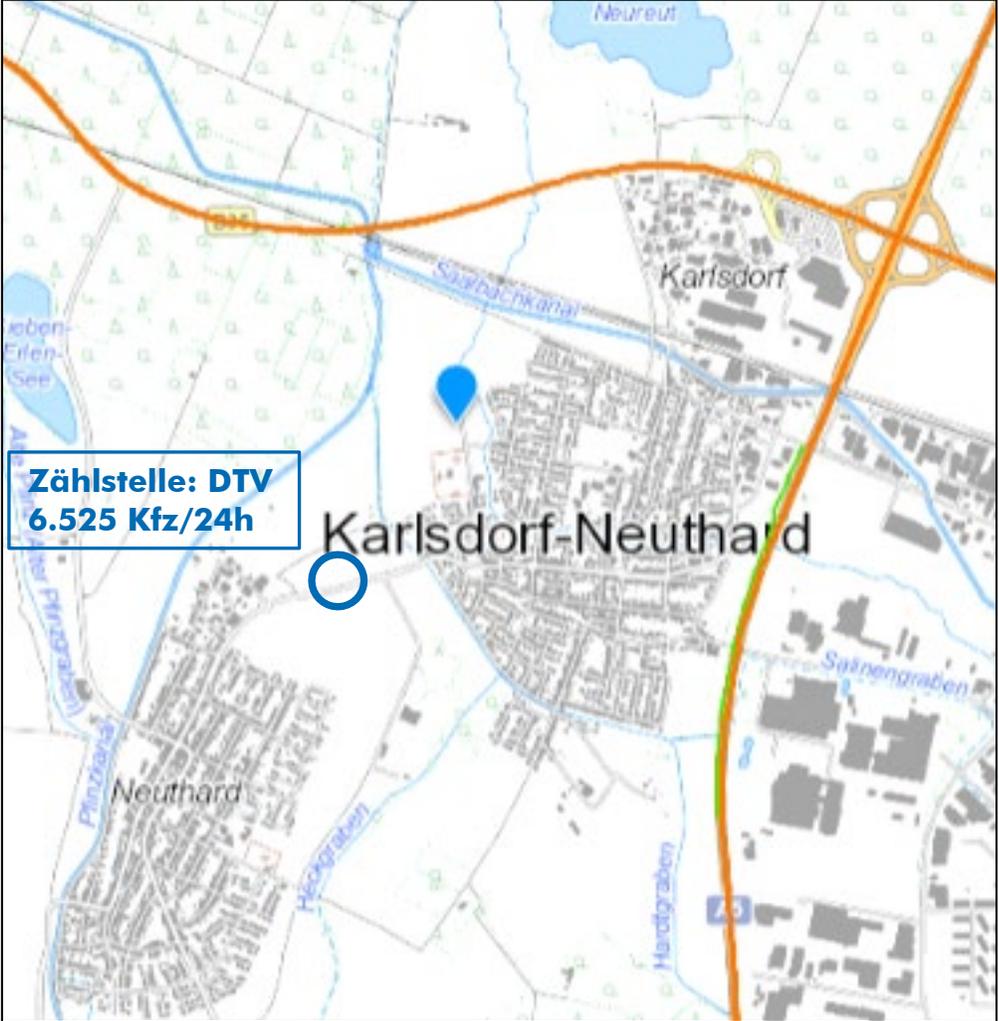




Übersicht Straßennetz LAP 2. Stufe



3. Runde (LUBW)



Aktualisierung innerörtlicher Verkehrsmengen:

■ **Karlsdorf**

Querschnittszählung

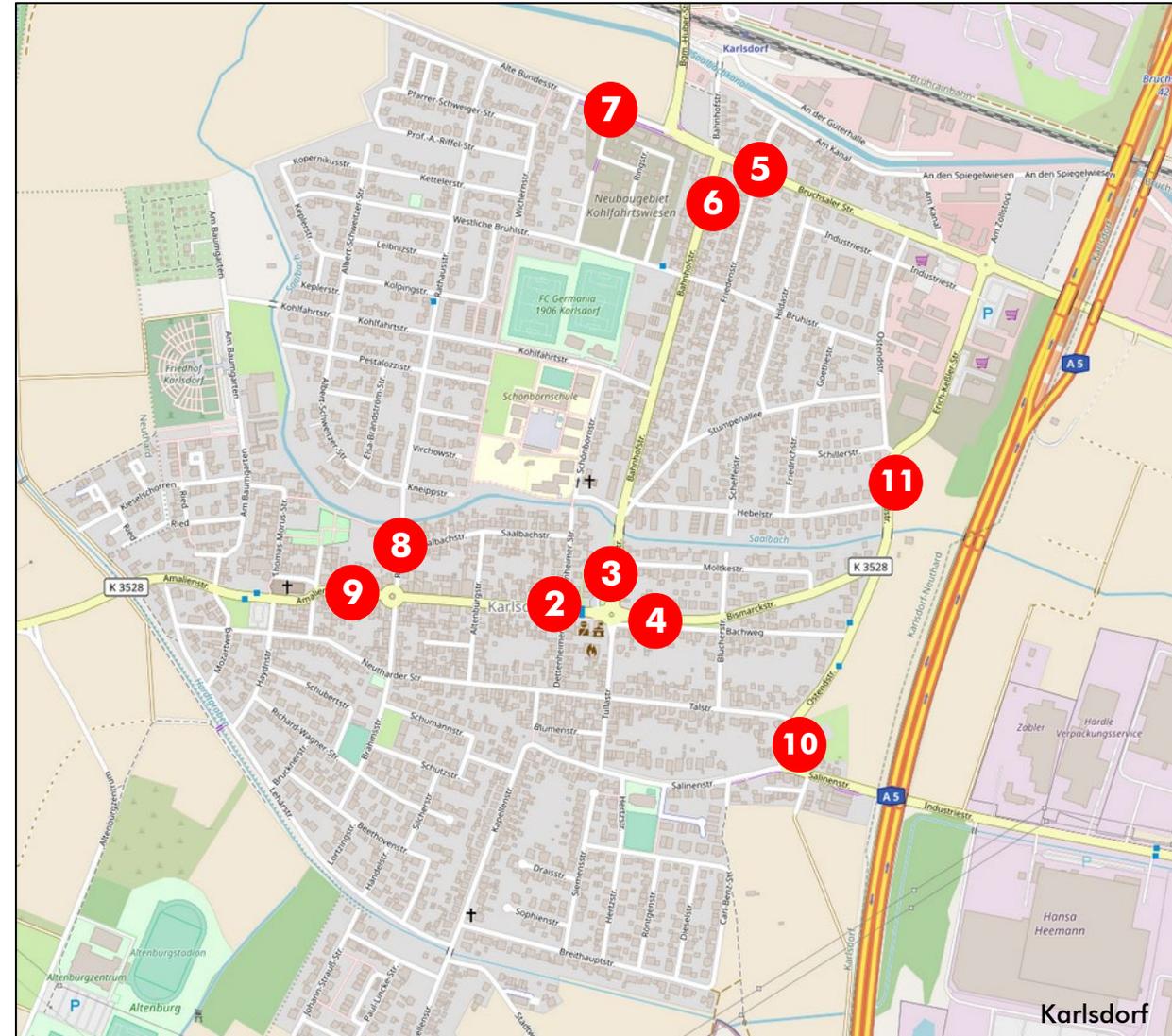
- **Amalienstraße** **2**
- **Bahnhofstraße** **3**
- **Bismarckstraße** **4**

- **Bruchsaler Straße** **5**
- **Bahnhofstraße** **6**
- **Alte Bundesstraße** **7**

- **Rathausstraße** **8**
- **Amalienstraße** **9**

- **Talstraße** **10**

- **Ostendstraße** **11**



■ Aktualisierung innerörtlicher Verkehrsmengen:

■ **Neuthard**

Knotenzählung

- Hauptstraße
- Kirchstraße
- Waldstraße (K 3529)

1

- Spöcker Straße (K 3528)
- Am Pfinzkanal

2

Querschnittszählung

- Büchenauer Straße (K 3529)

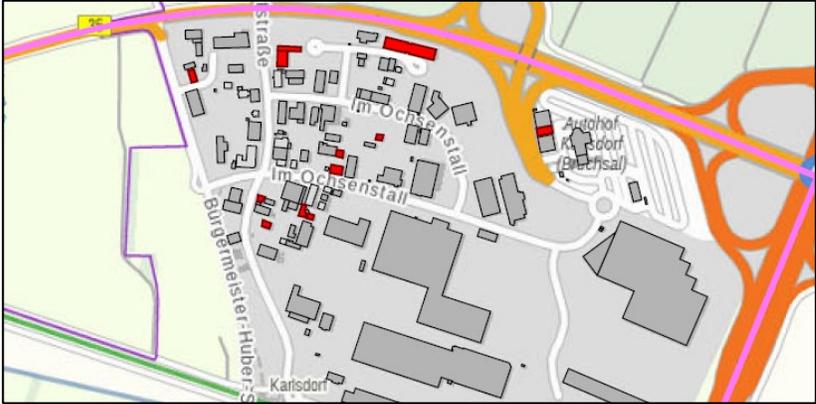
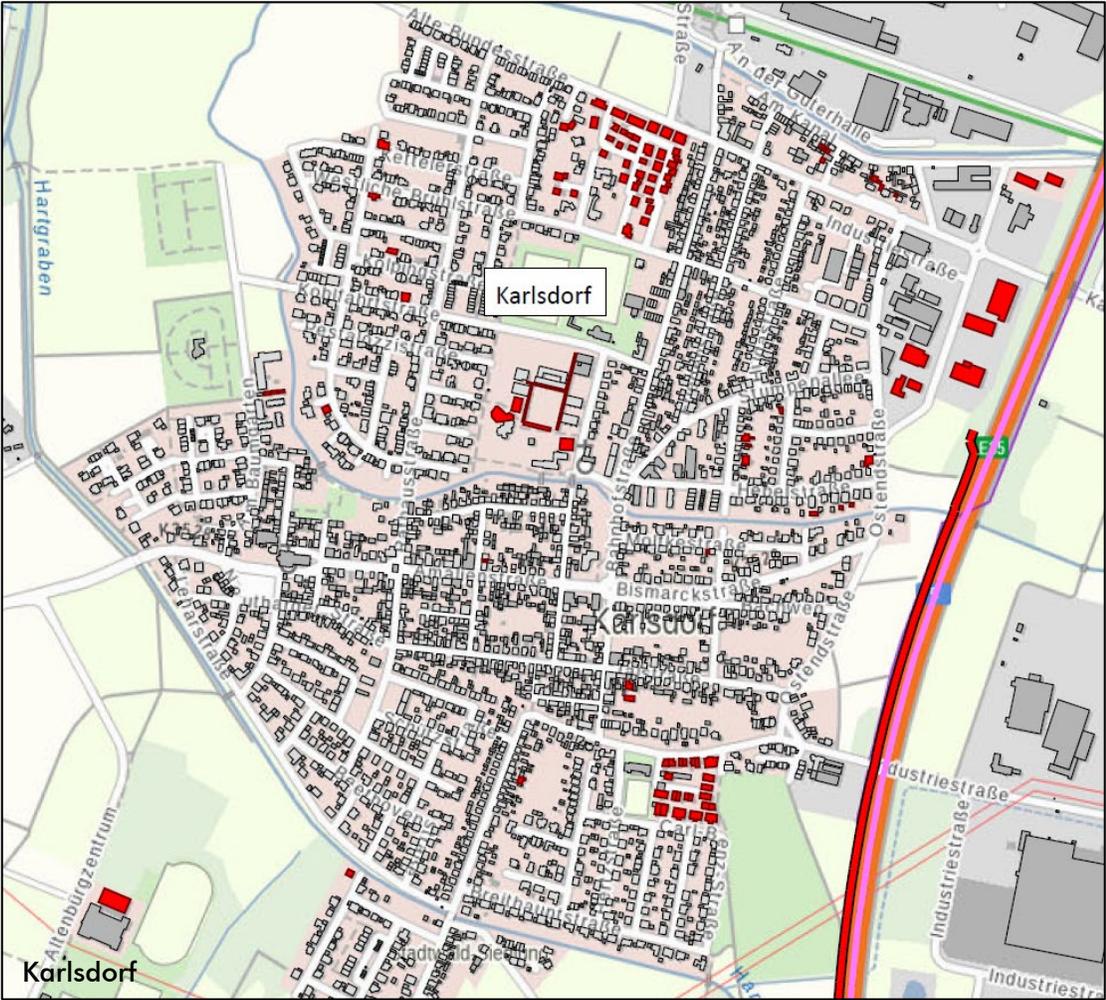
1



Neuthard

Aktualisierung der Bebauung in der Kartierung des Landes:

Karlsdorf

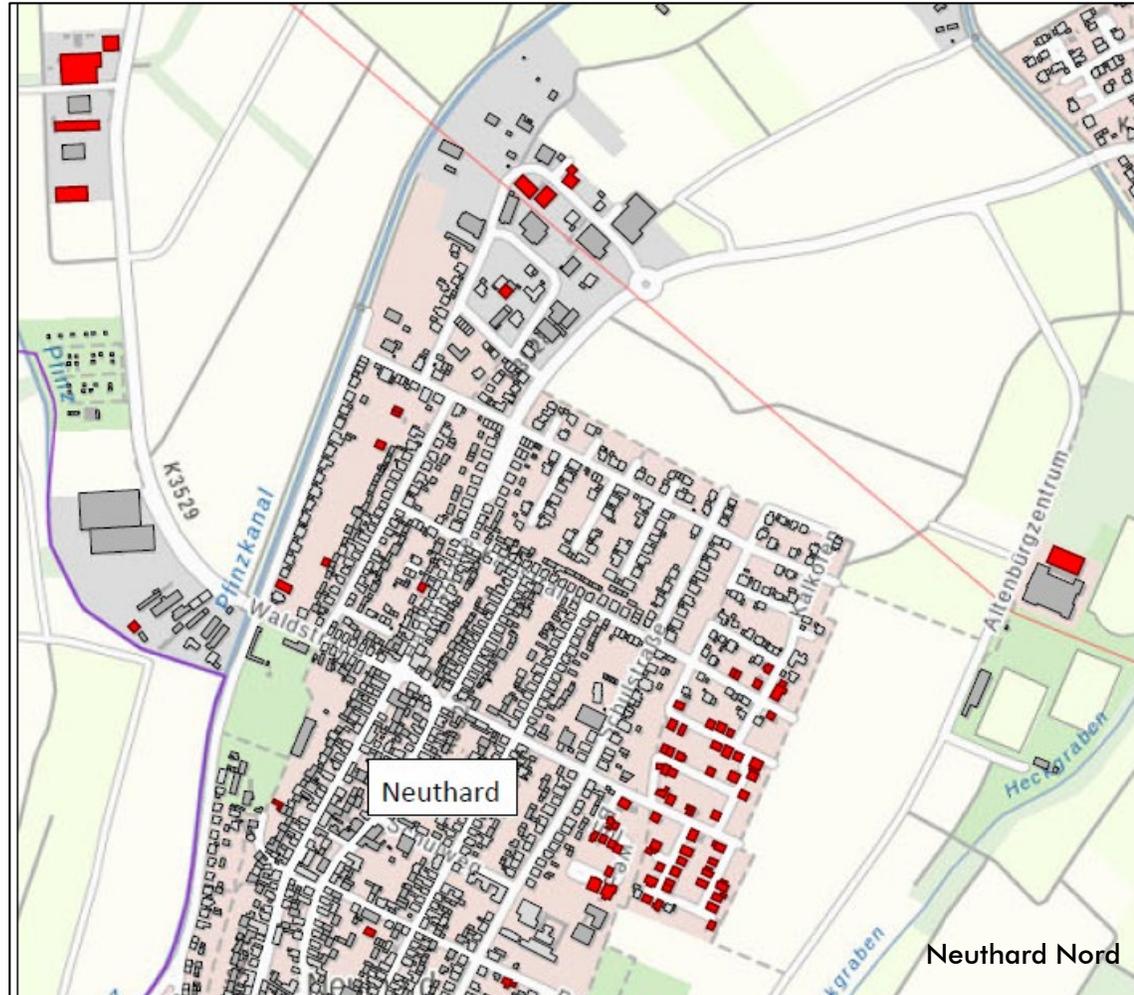


Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Werkstatthalle
- Geltungsbereich
- Straße
- Straßenachse
- fehlende Gebäude

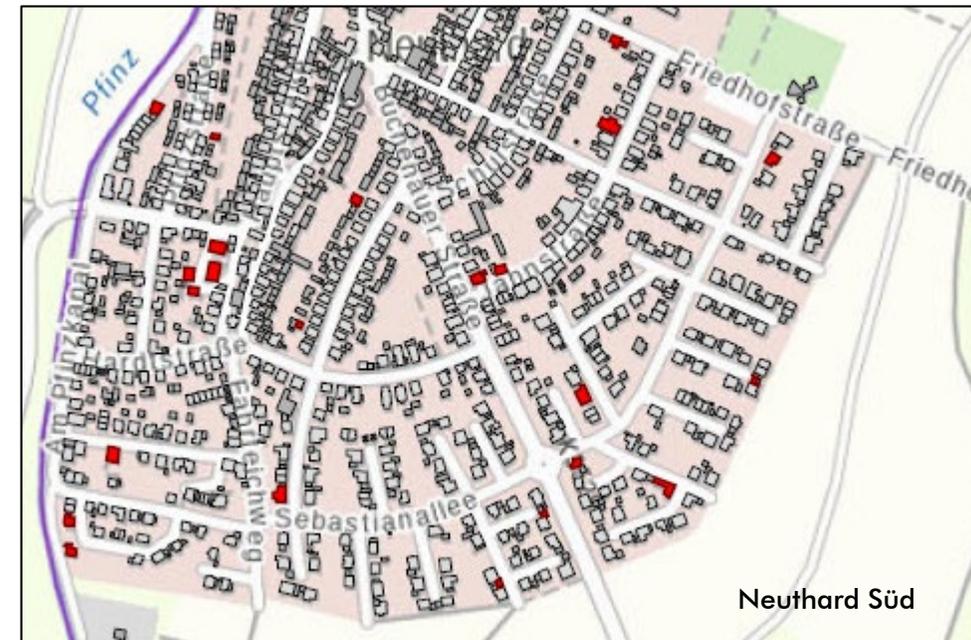
■ fehlende Bebauung in der Kartierung des Landes:

Neuthard

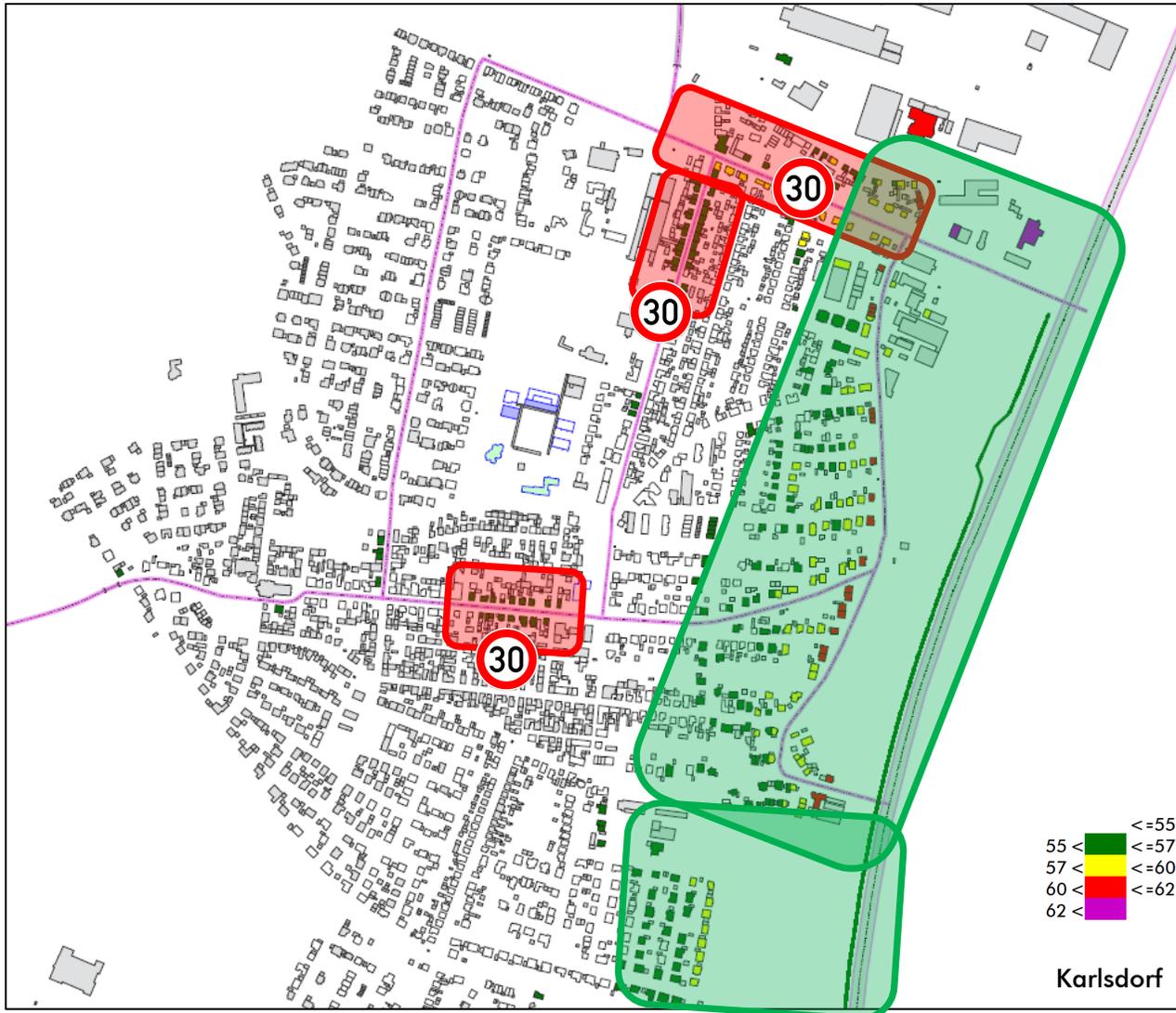


Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Werkstatthalle
- Geltungsbereich
- Straße
- Straßenachse
- fehlende Gebäude



Mögliche Maßnahmen auf Basis der Ergebnisse der 2. Stufe (RLS-90, nachts)



Bereich BAB A5:

Durch Fahrbahnanierung und LSW-Verlängerung an der A5 bereits umgesetzt

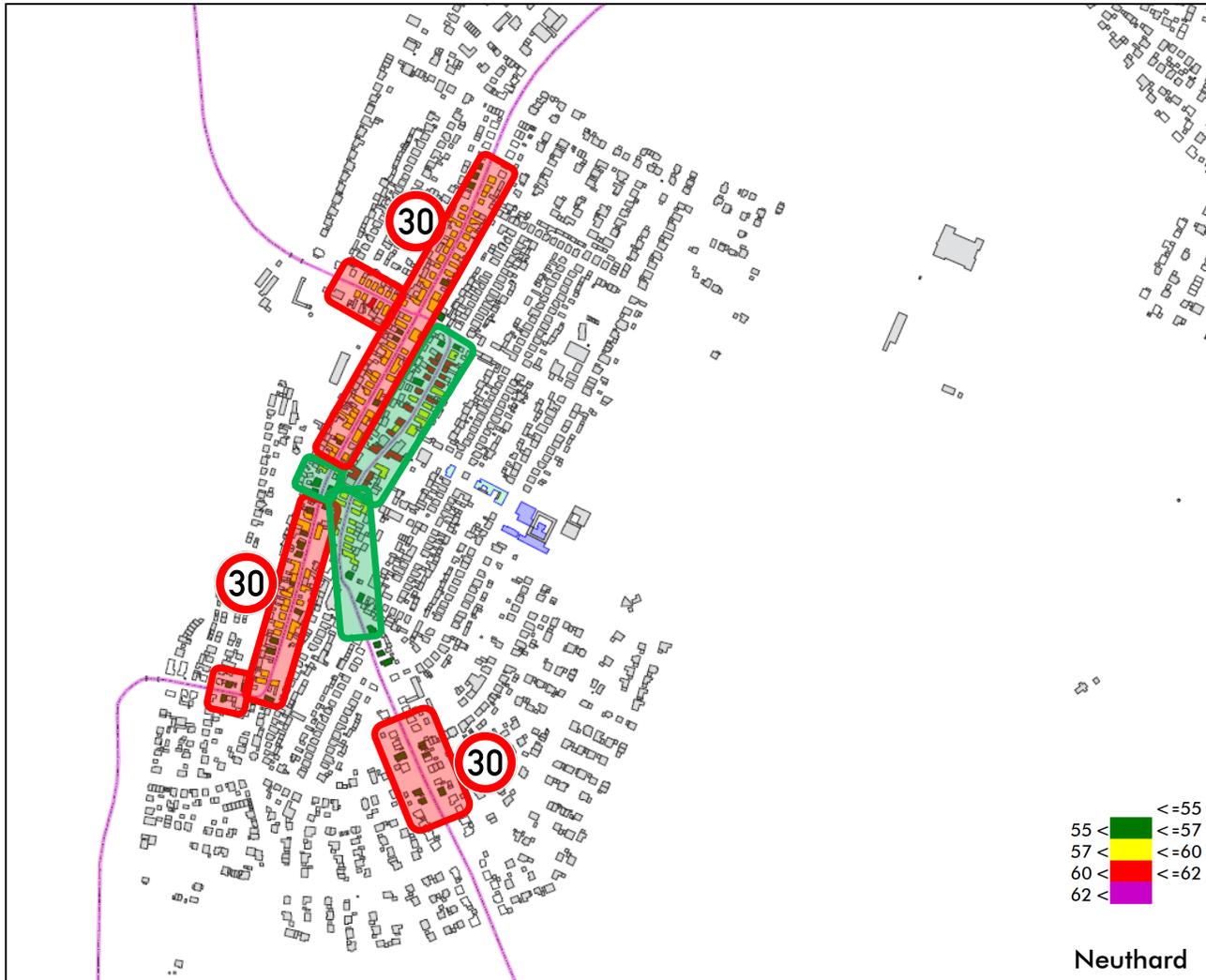
Tempo 30:

- Bruchsaler Straße zwischen Bgm.-Huber-Straße und Erich-Keßler-Straße
- Bahnhofstraße zwischen Bruchsaler Straße und Brühlstraße
- Amalienstraße zwischen Rathausstraße und Dettenheimer Straße

55 < <=57
57 < <=60
60 < <=62
62 <

Karlsdorf

Mögliche Maßnahmen auf Basis der Ergebnisse der 2. Stufe (RLS-90, nachts)



T 30 bereits im Bereich Kirchstraße und Büchenauer Straße (Nord) umgesetzt

Tempo 30:

- Hauptstraße zwischen Hs-Nr. 104 und Abzweig Spöcker Straße
- Spöcker Straße zwischen Hauptstraße und Lachenweg
- Waldstraße zwischen Hauptstraße und Bannweideweg
- Büchenauer Straße zwischen Jahnstraße und Sebastianallee

■ Ablauf der Lärmaktionsplanung mit Abwägung

- **Nachkartierung, mit Feststellung der Betroffenheit**
- **Festlegung von Aktionsbereichen**
- Prüfung und Bewertung von Maßnahmen zur Lärminderung
- Abstimmung der Zwischenergebnisse mit den Behörden
- Bürgerbeteiligung zu den Zwischenergebnissen
- Nachbereitung der Stellungnahmen aus der Beteiligung
- Beschreibung des empfohlenen Maßnahmenkatalogs
- Bewertung des empfohlenen Maßnahmenkatalogs
- Abwägung der Maßnahmen und Beschluss
- Zusammenstellung der Berichtsgrundlagen an die EU
- Information der Bürger über die Lärmaktionsplanung

■ Abwägungsprozess

Dabei sind insbesondere zu berücksichtigen:

- Konkrete Betroffenheit der Anwohner.
- Widmungszweck der Straße.
- Verdrängungseffekte (z.B. durch Schleichverkehr in angrenzende Wohngebiete).
- Wirkungen auf die Schadstoffbelastung.
- Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.
- Auswirkungen auf den ÖPNV.

Die Abwägung der Vor- und Nachteile der Maßnahme und die Entscheidung darüber erfolgt mit der Lärmaktionsplanung durch die Kommune in Baden-Württemberg

Abwägungsprozess: ÖPNV



Berücksichtigung von Verlustzeiten durch T 30-Anordnungen!

Linie 125

Karlsdorf:

ca. 200 m mit T 30 = **+6 sec**

Neuthard:

ca. 1.000 m mit T 30 = **+ 30 sec**

Gemeinde Karlsdorf-Neuthard

Lärmaktionsplanung in der 3. Runde

■ Tempo 30 – Wirkung

■ Sicherheit

■ Akzeptanz



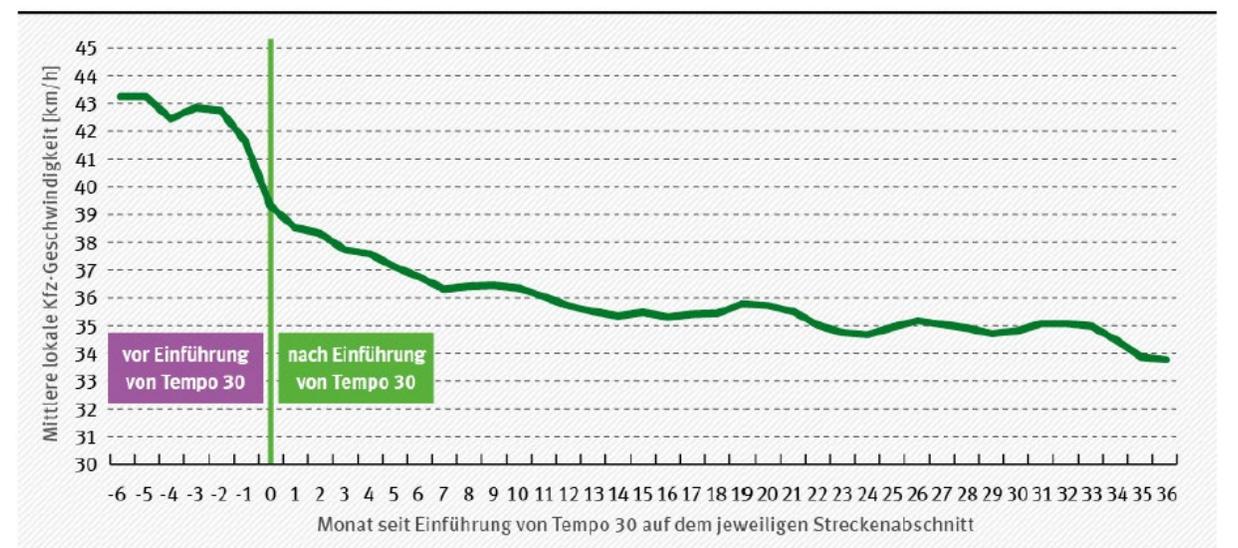
Quelle: UBA 11/16

Anhaltewege bei Tempo 30 und bei Tempo 50



Quelle: LK Argus, eigene Darstellung.

Mittlere Kfz-Geschwindigkeiten vor und nach der Tempo-30-Anordnung an den 19 untersuchten Straßenabschnitten



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin/LK Argus, VMZ (Bearb.): Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin, März 2013.

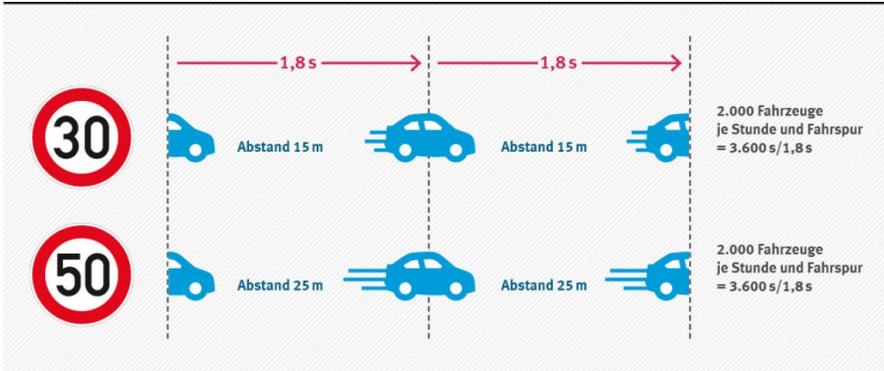
Gemeinde Karlsdorf-Neuthard

Lärmaktionsplanung in der 3. Runde

■ Tempo 30 – Wirkung

■ Leistungsfähigkeit

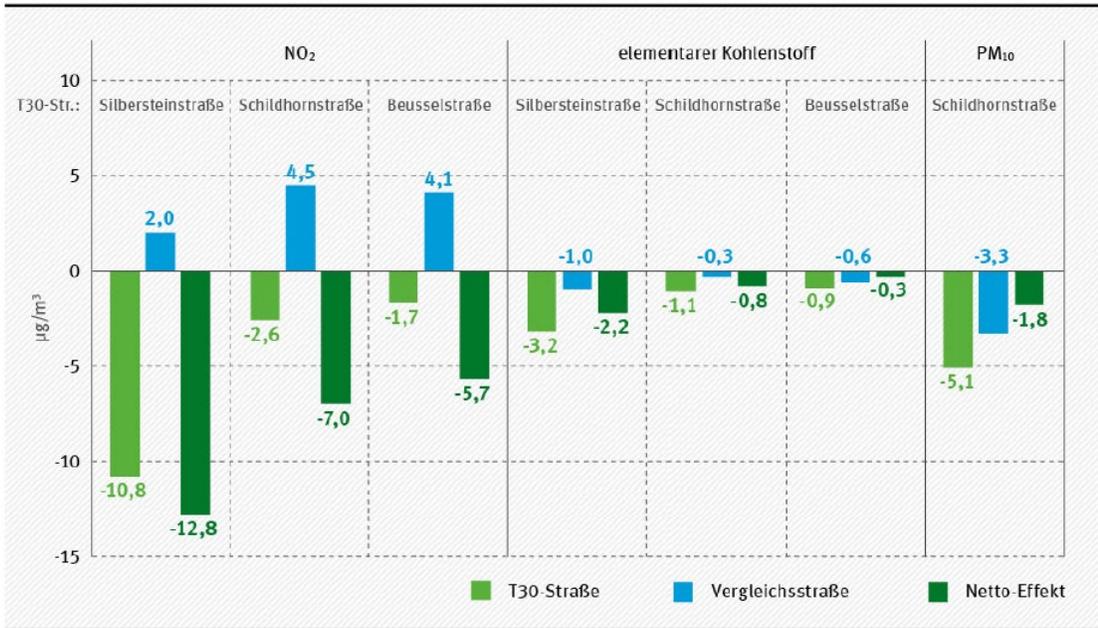
Prinzip der Sättigungsverkehrsstärke



Quelle: LK Argus, eigene Darstellung.

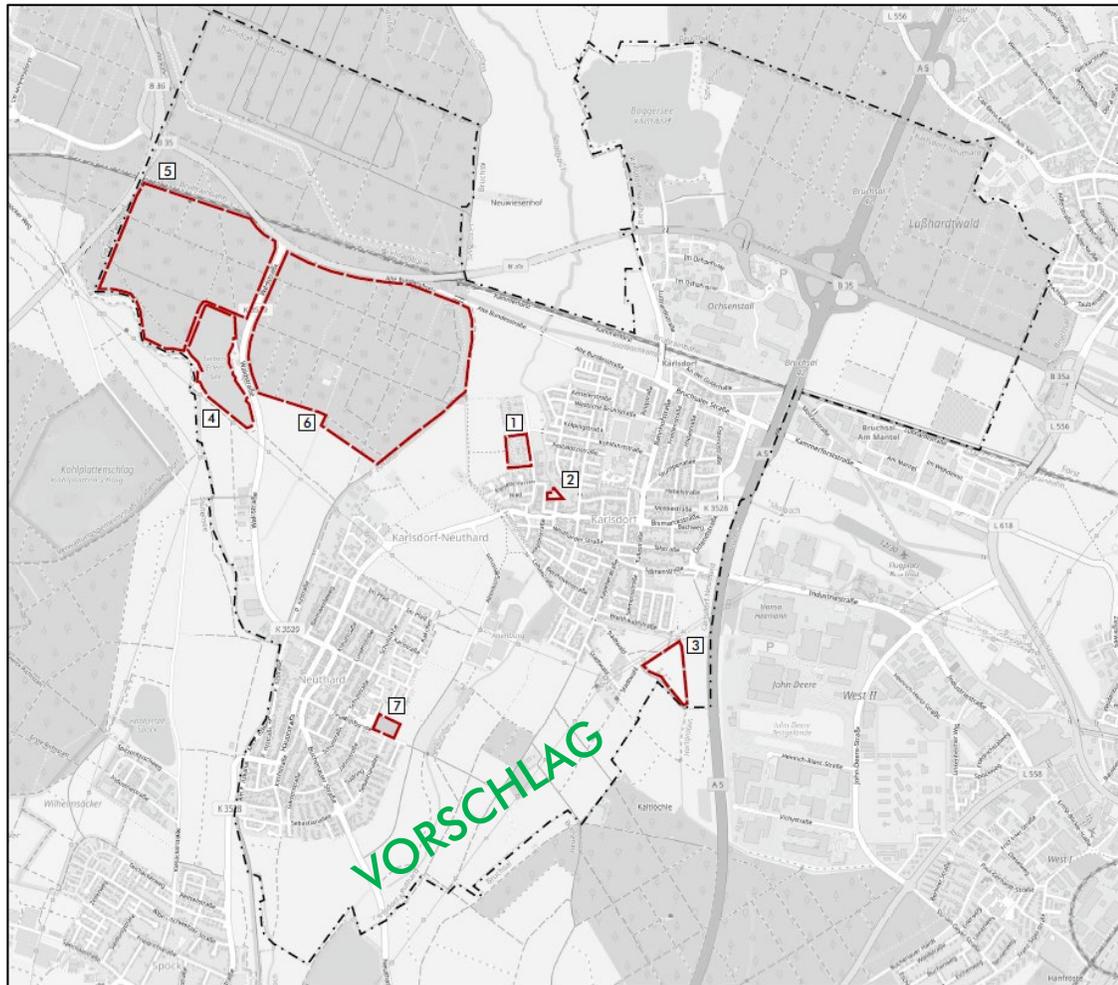
■ Luftschadstoffe

Differenz der lokalen Verkehrsbeiträge an Berliner Hauptverkehrsstraßen (Mittelwerte über jeweils 3 Jahre vor und nach der Tempo-30-Anordnung)



Quelle: Rauterberg-Wulff, A., Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin, 2016 (unveröffentlicht).

Ruhige Gebiete



Ebene 1: Große zusammenhängende Freiflächen, die einen Aufenthalt und ausgedehnte Spaziergänge ohne Durchquerung verlärmter Bereiche ermöglichen

→ $L_{DEN} < 50 \text{ dB(A)}$

Ebene 2: Erholungs- und Freiflächen mit hoher Aufenthaltsfunktion in fußläufiger Entfernung zur Wohnbebauung, in ihrem Kernbereich deutlich leiser, als an ihren äußeren Grenzen → Stadttoase

→ $L_{DEN} < 55 \text{ dB(A)}$

Ebene 3: Ruhige (Verbindungs-)Achsen, z.B. **wichtige Fahrrad- und Fußwegeverbindungen** abseits von Hauptverkehrsstraßen

→ $L_{DEN} < 60 \text{ dB(A)}$





Pforzheimer Straße 15 b
76227 Karlsruhe
www.modusconsult.net