

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**

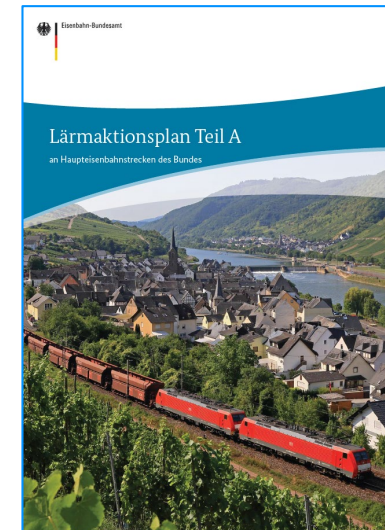
Rechtliche Grundlagen

**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)

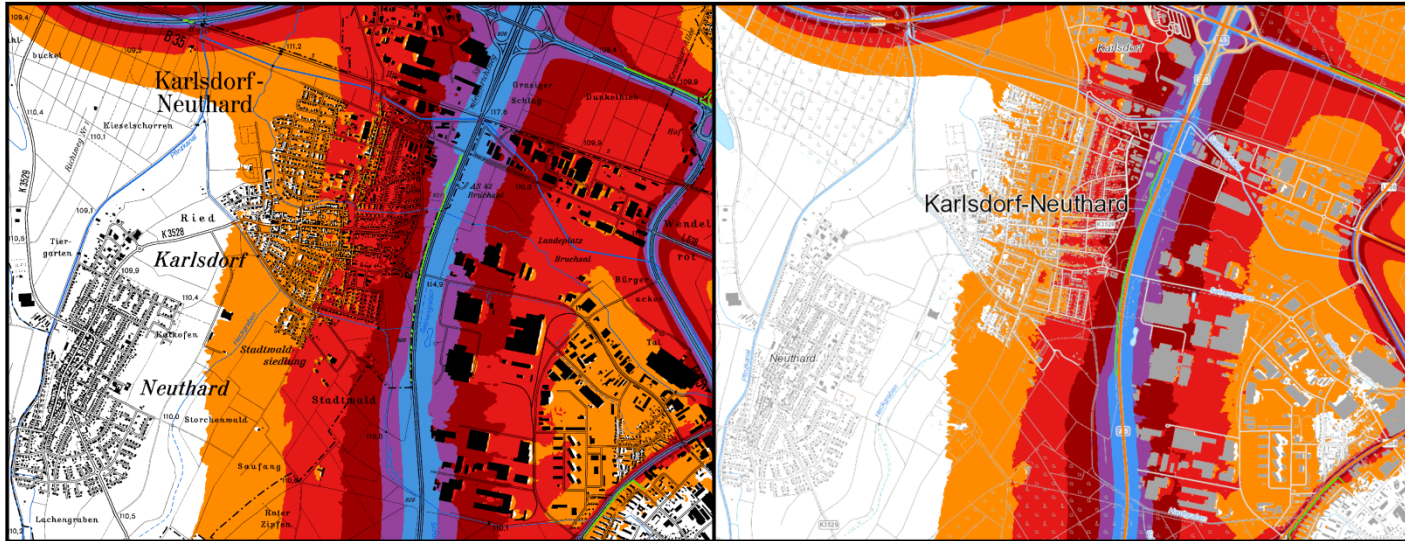
**Gesundheits-
gefährdung**

**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

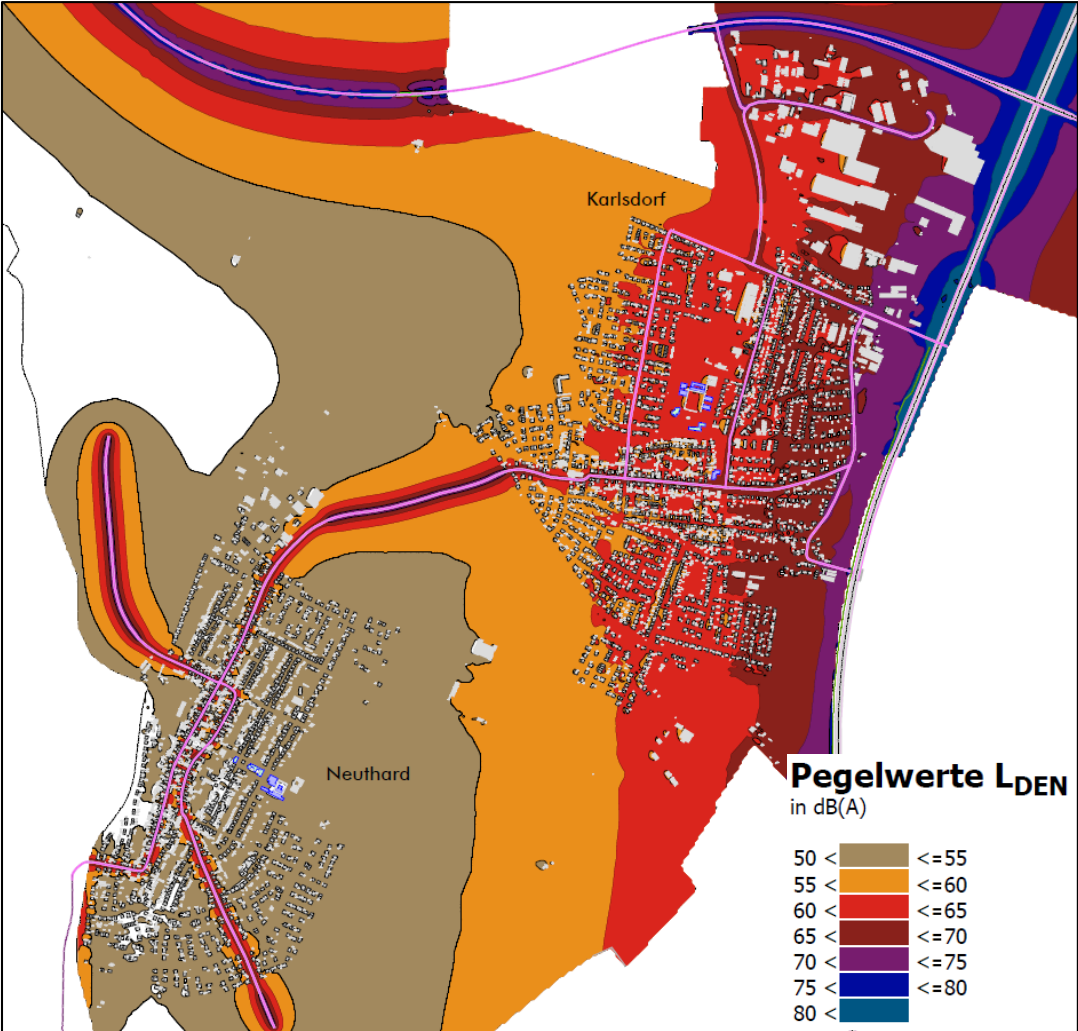
(Straße)

	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

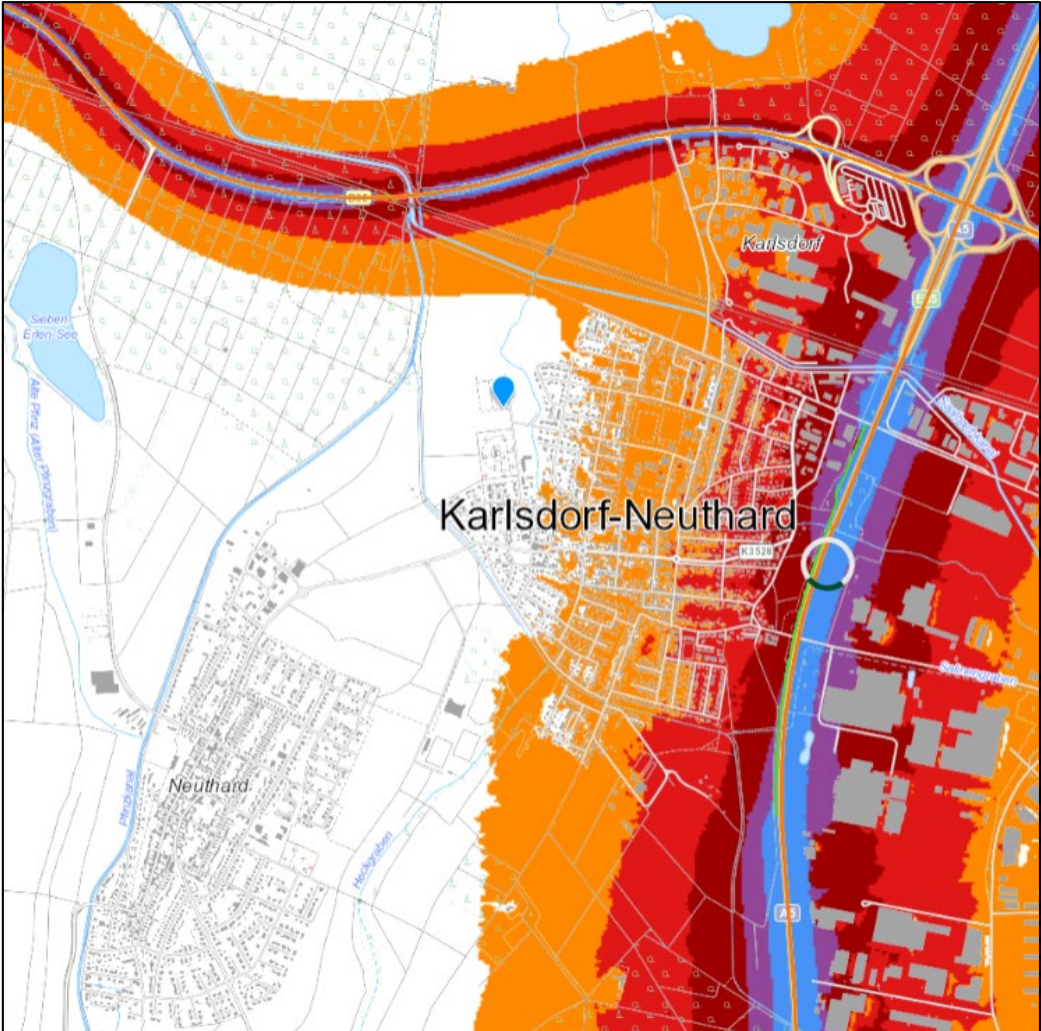
Pegel [dB(A)]	Stufe-2-(2012)		3.-Runde-(2017)		Differenz	
	Zeitraum · DEN	Zeitraum · Night	Zeitraum · DEN	Zeitraum · Night	Zeitraum · DEN	Zeitraum · Night
Hauptverkehrsstraßen						
über-50	--	2.026	--	1.514	-	-512
über-55	2.481	736	1.900	408	-581	-328
über-60	1.310	33	896	3	-414	-30
über-65	190	4	64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

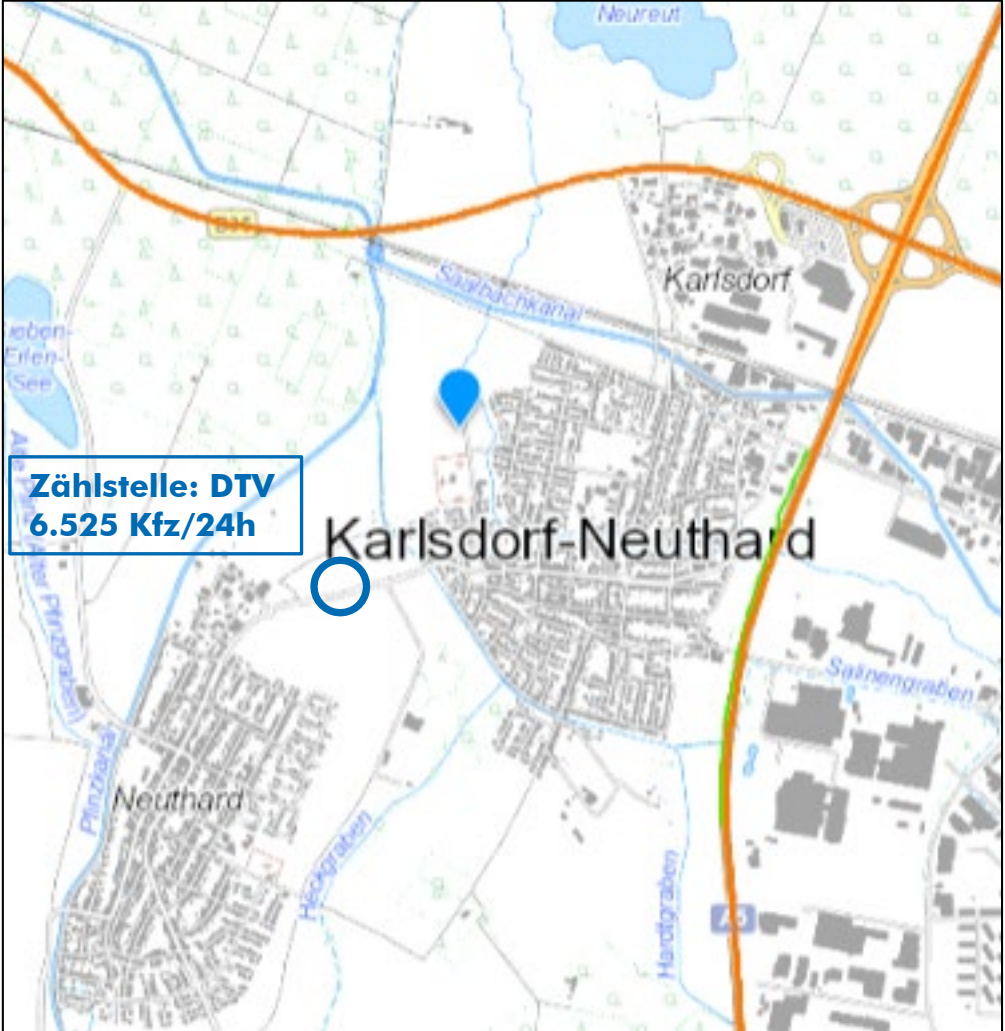




Übersicht Straßennetz LAP 2. Stufe



3. Runde (LUBW)



Gemeinde Karlsdorf-Neuthard

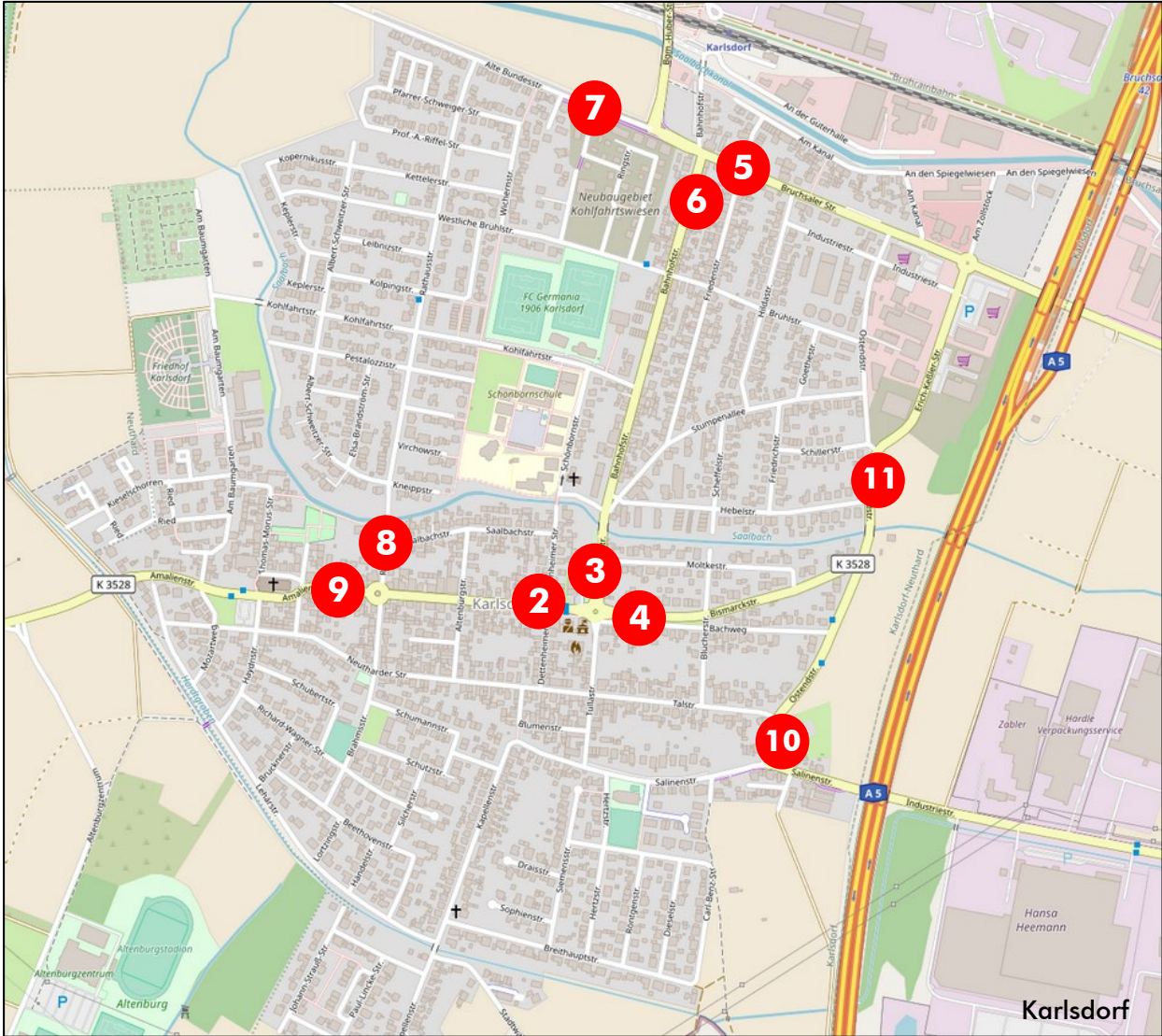
Lärmaktionsplanung in der 3. Runde

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)

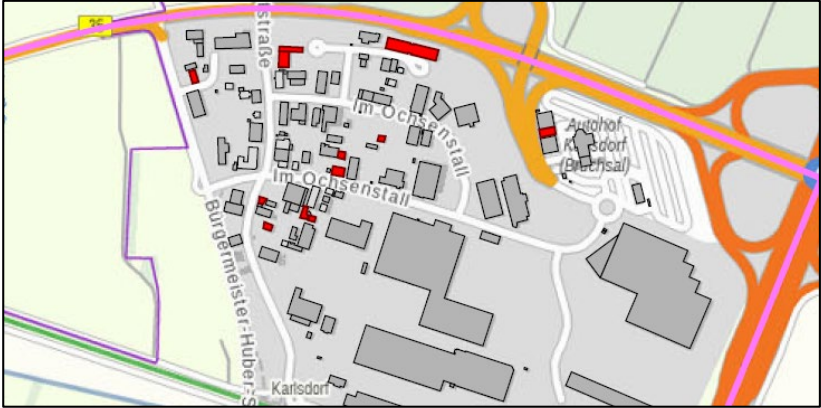
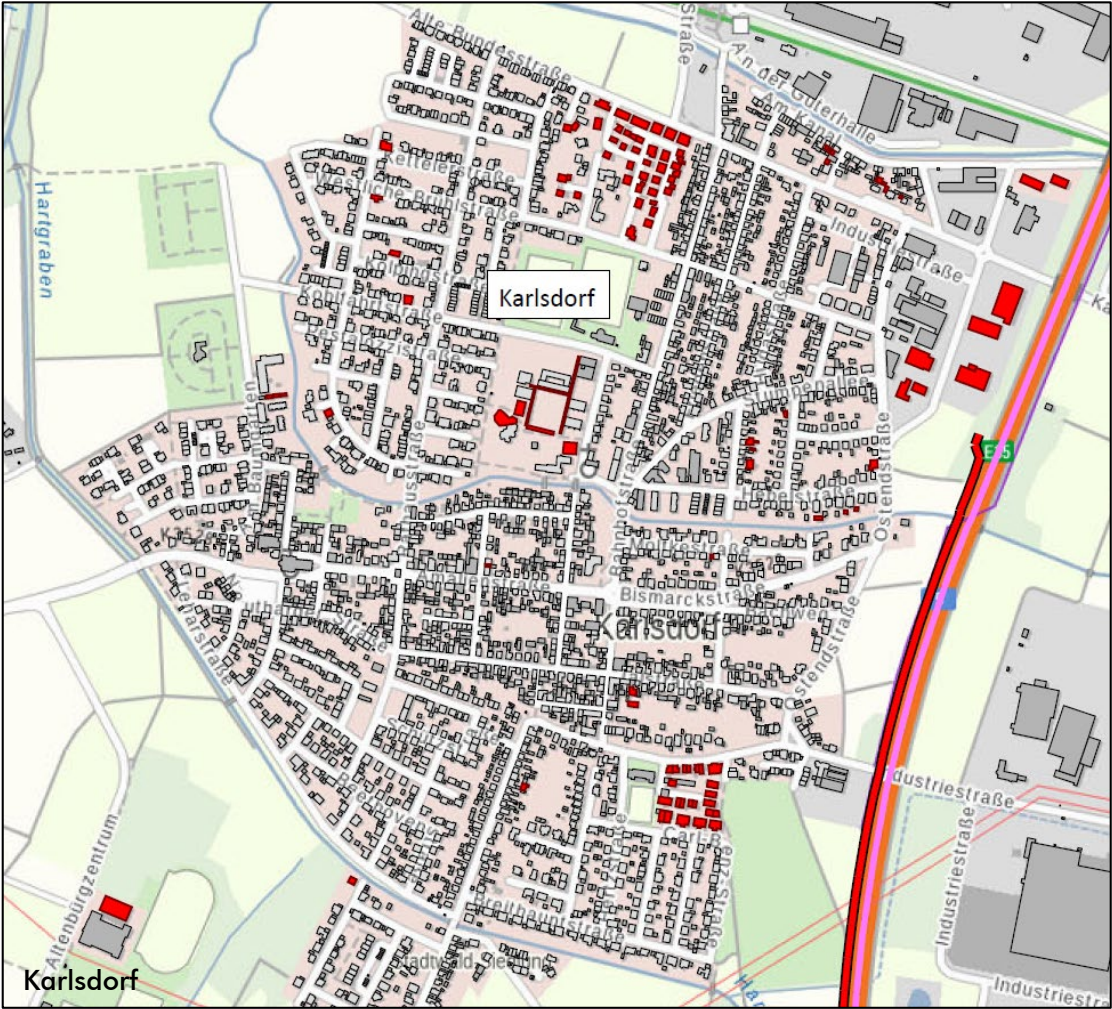
1



Neuthard

Aktualisierung der Bebauung in der Kartierung des Landes:

Karlsdorf

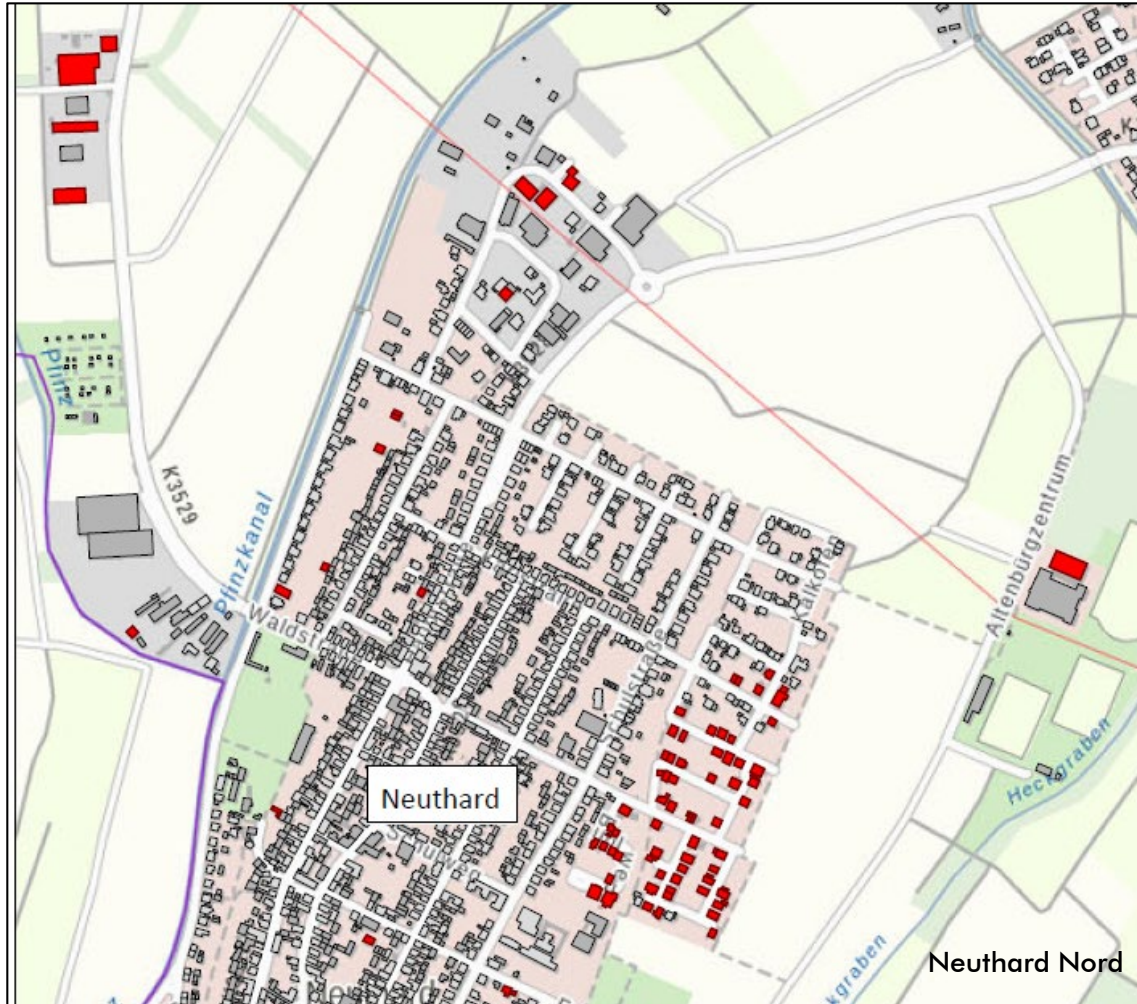


Legende

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

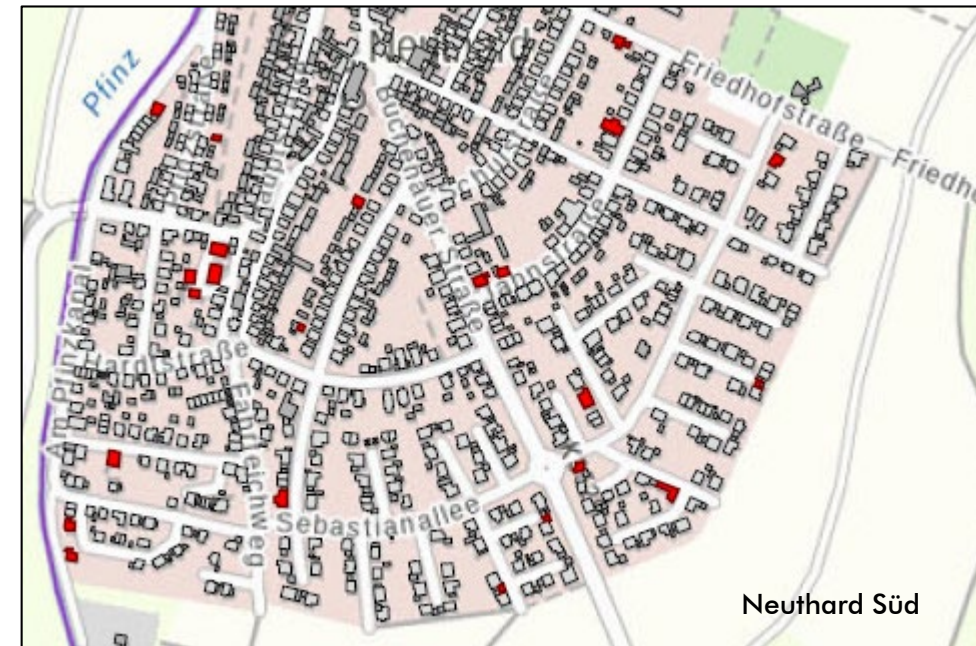
■ fehlende Bebauung in der Kartierung des Landes:

Neuthard



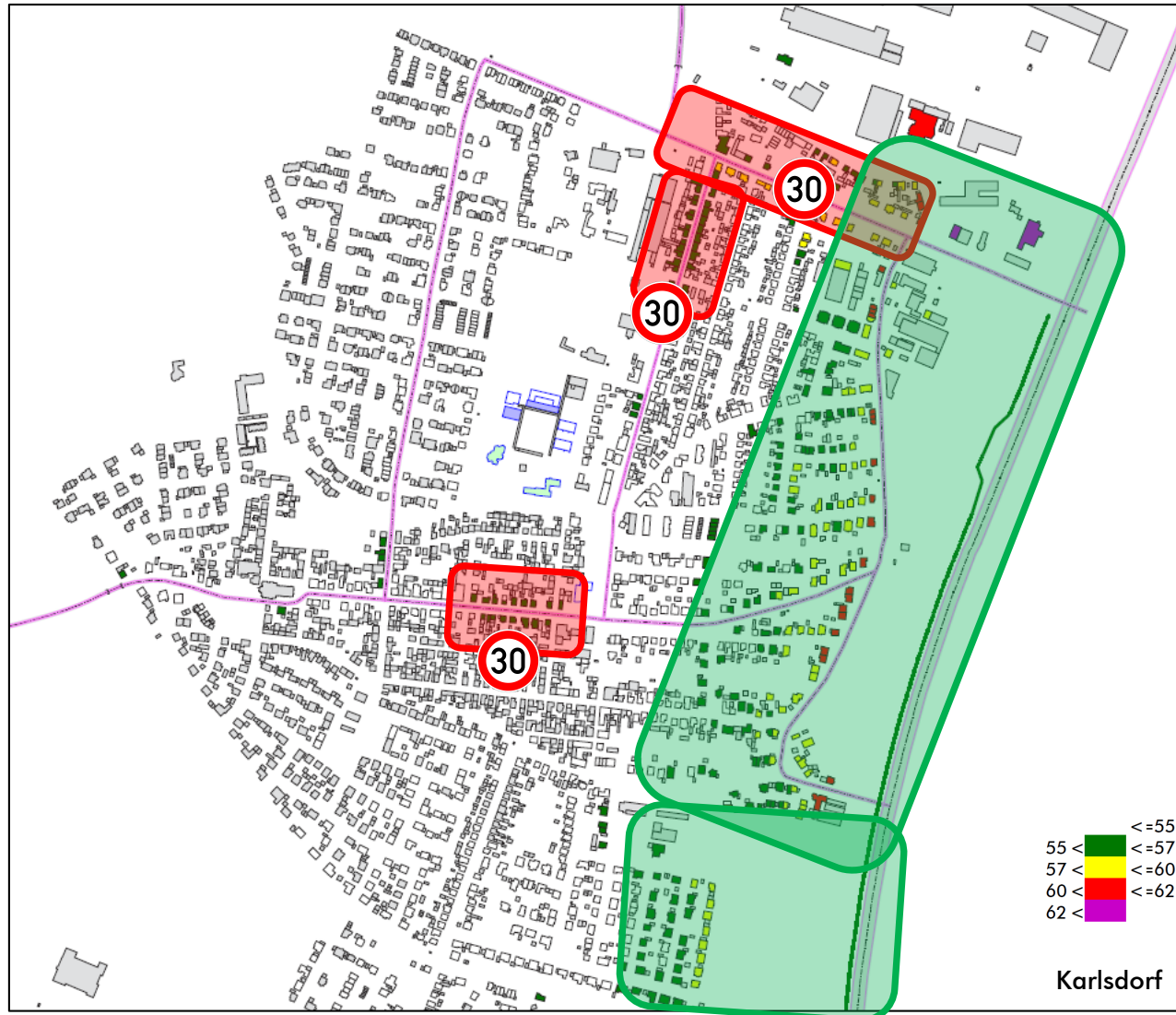
Legende

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



Neuthard Süd

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



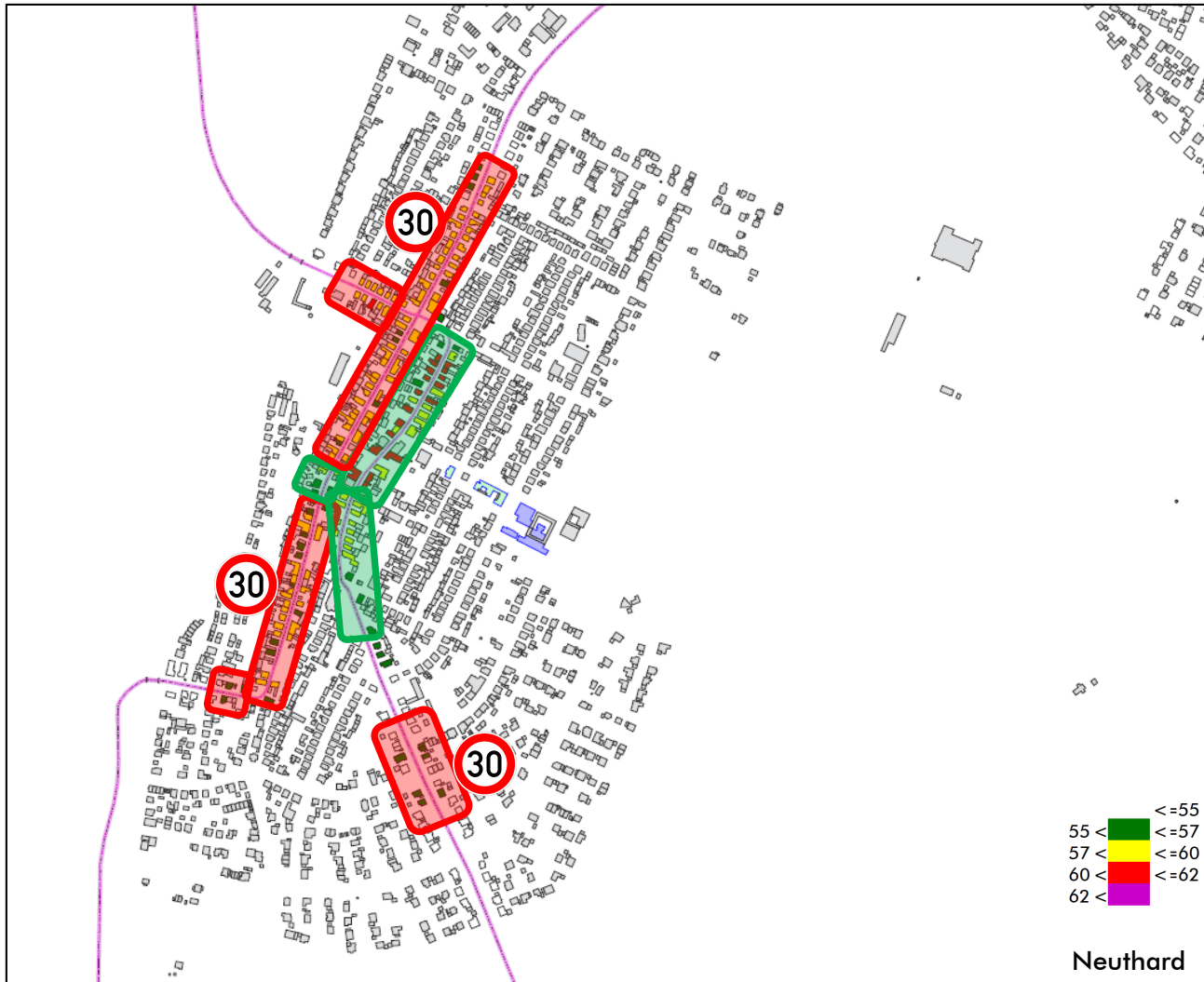
Bereich BAB A5:

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

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



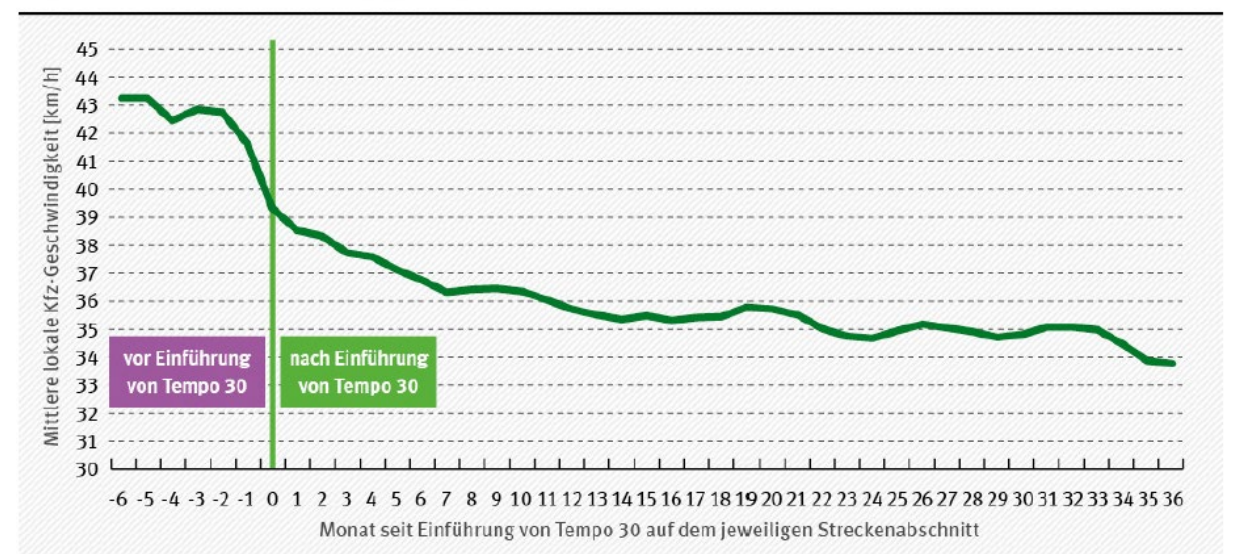
Quelle: UBA 11/16

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

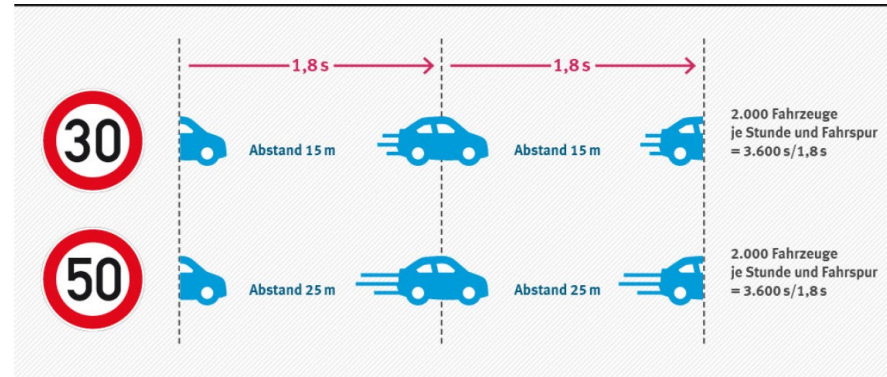
Lärmaktionsplanung in der 3. Runde

■ Tempo 30 – Wirkung

■ Leistungsfähigkeit

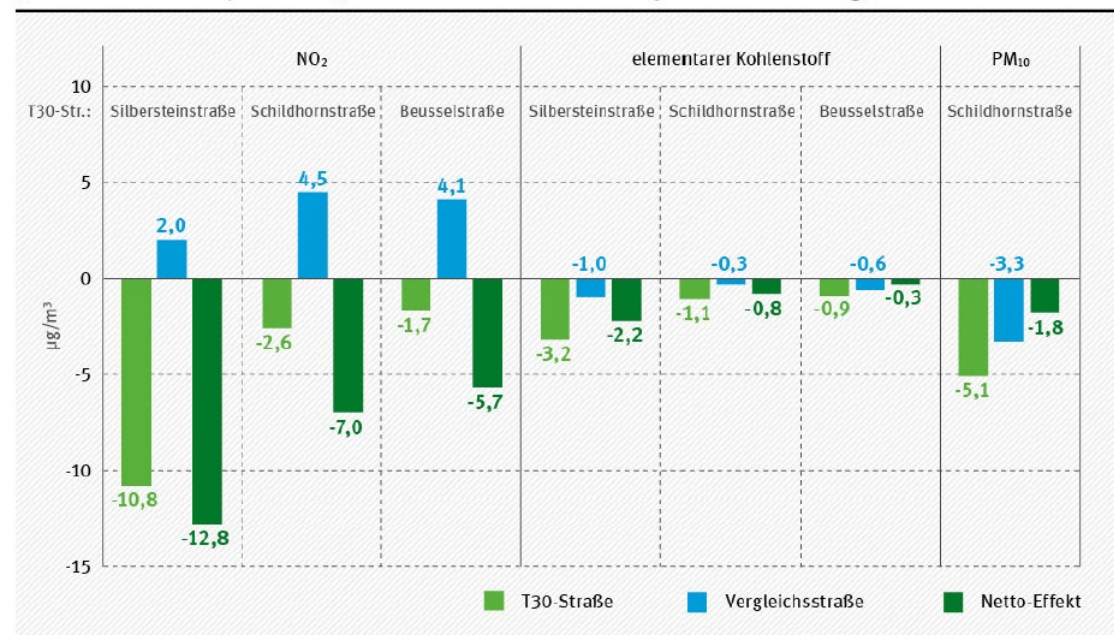
■ Luftschadstoffe

Prinzip der Sättigungsverkehrsstärke



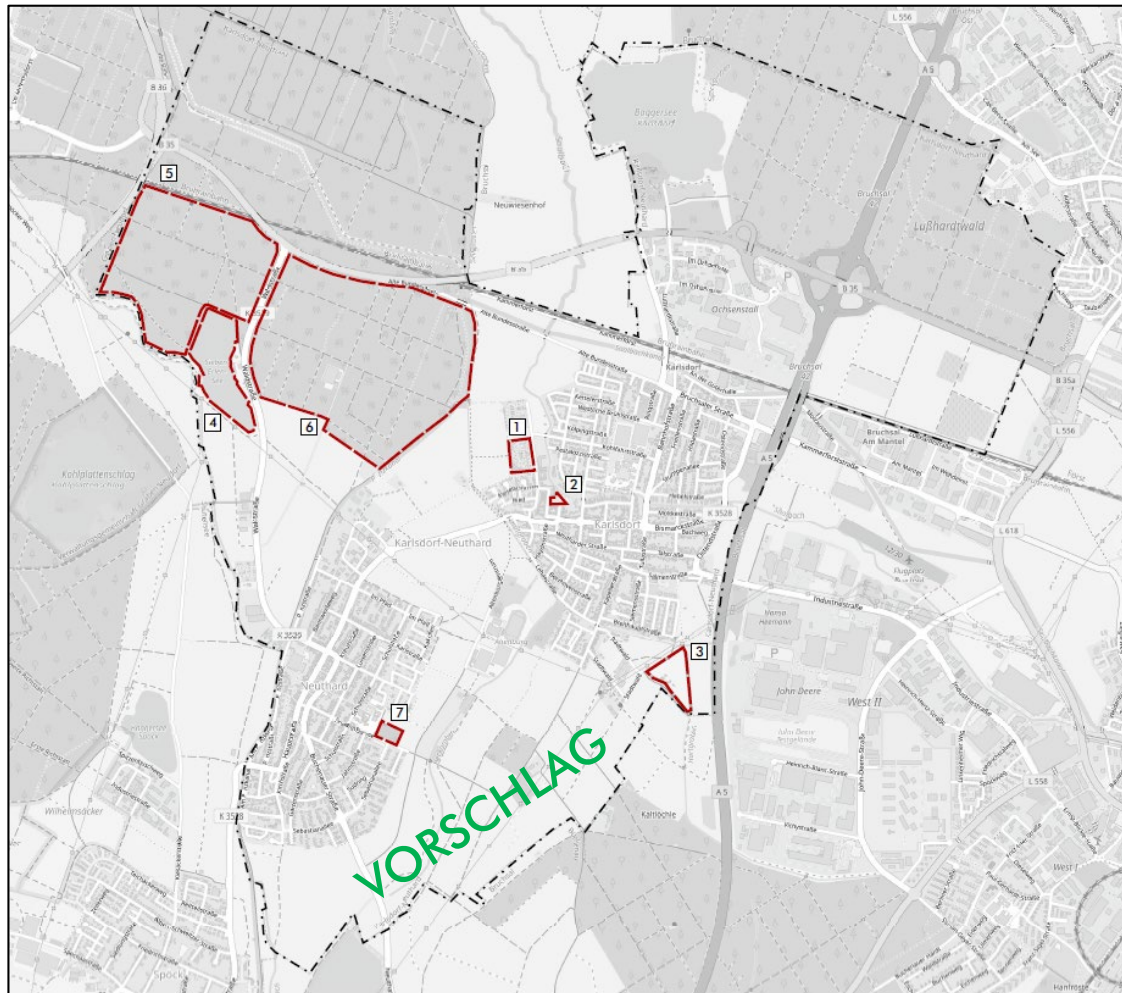
Quelle: LK Argus, eigene Darstellung.

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

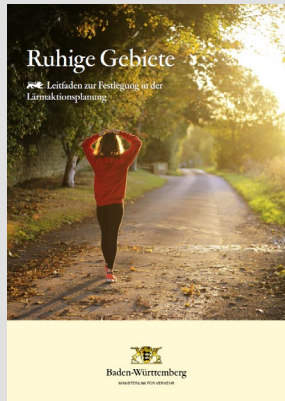
→ $L_{DEN} < 50 \text{ dB(A)}$

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