

Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Berichterstattung der Stadt/Gemeinde

Eppelheim Teillärmaktionsplan K 4149

ZUR:

- erstmaligen Aufstellung eines Lärmaktionsplans
- Fortschreibung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom 03.12.2018

Für die Berichterstattung an die EU ist dieser maximal 10-seitige Bericht in elektronischer Form an die LUBW (laerm@lubw.bwl.de) zu übermitteln. Vollständig ausgefüllt umfasst der Bericht alle für die Berichterstattung erforderlichen Angaben. Das Berichtssystem sieht je Gemeinde nur eine Datei vor; mögliche Zusatzinformationen können unter Einhaltung der maximalen Seitenzahl in diese Datei eingebunden werden. Erläuterungen zum Ausfüllen des Berichts entsprechend der nachfolgend angeführten Fußnoten sind [hier zum Download](#)* eingestellt.

1. Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde ¹⁾

Name der Stadt/Gemeinde:	Eppelheim
Gemeindekennziffer:	08226018
Ansprechpartner:	Herr Michael Benda
Anschrift:	Schulstraße 2, 69214 Eppelheim
E-Mail / Telefon:	info@eppelheim.de / +49 6221 7940
Internetadresse der Gemeinde:	www.eppelheim.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird ²⁾

Stadt Eppelheim:
Einwohner: 15.200
Fläche: 5,7 km²
Hauptverkehrswege: BAB 5, L 543, K 4148, K 4149

Der vorliegende Teillärmaktionsplan ist eine Ergänzung zum Lärmaktionsplan Eppelheim 2018 und beinhaltet die bisher nicht berücksichtigte Straße K 4149 (Scheffelstraße / Rudolf-Wild-Straße)

1.3 Rechtlicher Hintergrund ³⁾

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a - f BImSchG.

1.4 Geltende Grenzwerte ⁴⁾

Übersicht Grenzwerte: www.lubw.de/laerm-und-erschuetterungen/grenz-und-richtwerte
 Offiziell von Deutschland an die EU-Kommission gemeldete Grenzwerte: http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/DE_DE_DF3_v3.xls/manage_document

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten ⁵⁾

Tab.1: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Menschen (nach Lärmart, sofern zutreffend)

Entsprechend Kartierung zum Lärmaktionsplan 2018

Pegelklasse in dB(A)	Straßenlärm		Schienenlärm	
	L _{DEN} (24 Stunden)	L _{Night} (22-06 Uhr)	L _{DEN} (24 Stunden)	L _{Night} (22-06 Uhr)
über 50 bis 55	-----	1636	-----	
über 55 bis 60	2405	470		
über 60 bis 65	916	82		
über 65 bis 70	275	2		
über 70 (bis 75)	65	0		
über 75	0	-----		-----
Summe	3661	2190		

Tab.2: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der betroffenen Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnun- gen	Schulen	Kranken- häuser	Fläche in km ²	Wohnun- gen	Schulen	Kranken- häuser
	Straßenlärm				Schienenlärm			
> 55 dB(A)	2,16	3000	1	0				
> 65 dB(A)	0,55	300	0	0				
> 75 dB(A)	0,15	0	0	0				

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind ⁶⁾

Im Untersuchungsgebiet des Teillärmaktionsplans ist eine hohe Anzahl von 400 Personen von gesundheitsgefährdenden Lärmimmissionen betroffen.

2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen ⁷⁾

Siehe 2.2

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung ⁸⁾

	Maßnahme	Maßnahmenträger	Zeitraum Realisierung
1.			
2.			
3.			
...			
...			

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre ⁹⁾

(Begründung, sofern keine Maßnahmen geplant oder notwendig sind)

Maßnahme: Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen auf der K 4149 (Rudolf-Wild-Straße / Scheffelstraße ab Einmündung der Scheffelstraße in die Hauptstraße bis Einmündung Wingertspfad in die Rudolf-Wild-Straße.

Begründung: Im Maßnahmenbereich liegen hohe, gesundheitsgefährdende Immissionen von über 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts vor. Hiervon sind im Tagzeitraum 401 Einwohner in 79 Wohngebäuden und im Nachtzeitraum 445 Einwohner in 82 Wohngebäuden betroffen.

Abwägung: Durch die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verlängert sich die Fahrzeit auf dem ca. 1090m Langen abschnitt der K 4149 um ca. 49 Sekunden. Dies liegt über dem Wert von 30 Sekunden, der gemäß dem Kooperationserlass vom 30.10.2018 generell hinzunehmen ist. Die Fahrzeitverlängerung wirkt sich auch auf eine Buslinie aus, die jedoch nicht den gesamten Maßnahmenbereich durchfährt und somit nur mit einer Fahrzeitverlängerung auf dem sie betreffenden Abschnitt von 430m von ca. 21 Sekunden erfährt. Da im Zuge der Maßnahmenumsetzung keine Änderung von bestehenden Vorfahrtsregelungen geplant ist, ist nicht von weiteren Fahrzeitverlängerungen auszugehen.

Durch die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist gemäß Fachliteratur eine Minderung von 2-3 dB(A) zu erreichen. Somit kann für die meisten betroffenen Gebäude der höchste anzutreffende Pegel unterhalb die Gesundheitsgefährdung gesenkt werden. Im Falle der mildereren Maßnahmen, einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h, trifft dies in wesentlich geringerem Umfang zu, da hier nur eine Pegelminderung von 1 bis 1,5 dB(A) zu erwarten ist.

Generell kann ein Straßenabschnitt, auf dem eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt, von mehr Fahrzeugen befahren werden als bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h. Auf der anderen Seite wird die Leistungsfähigkeit eines Straßennetzes von den Knotenpunkten bestimmt, an denen auf dem vorliegenden Streckenabschnitt keine Änderungen vorgenommen werden. (vgl. Topp, H. (2014): Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung, Straßenverkehrstechnik, Heft 1, 2014, S. 30-38). Die geplanten verkehrsrechtlichen Maßnahmen können im vorliegenden Fall eher zu einer Verstetigung des Verkehrs führen. In Bezug auf Luftreinhaltung sind in erster Linie Stickoxide, Feinstaub und Kohlendioxid relevant. Die Wirkung von T30, T40 und T50 auf die Schadstoffproduktion sind nach der Fachliteratur unterschiedlich und hängen zu einem großen Ausmaß von der

jeweiligen Fahrverlauf des Verkehrs ab. Generell gilt für 30 km/h ein ungünstigerer Schadstoffausstoß als bei 50 km/h, jedoch nehmen die Beschleunigung und Bremsvorgänge bei 30 km/h ab, sodass der Ausstoß von Luftschadstoffen bei einer Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sich Schadstoffneutral, bzw. im vorliegenden Fall bei einer zu erwartenden Verstetigung des Verkehrs ggf. auch positiv sein kann (vgl. Topp, H. (2014): Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung, Straßenverkehrstechnik, Heft 1, 2014, S. 30-38 und Steven, H. (2012): Schadstoff- und CO₂-Emissionen bei Tempo 30. Fachtagung des Umweltbundesamtes im November 2012, Berlin). Im vorliegenden Fall ist nicht davon auszugehen, dass Verkehrsverlagerungen in bisher lärmarme Straßenabschnitte erfolgen, die zu neuen Lärmbetroffenheiten führen.

In der Gesamtabwägung wird aus den Gründen des Schutzes der Bevölkerung vor gesundheitsgefährdenden Lärmimmissionen des Straßenverkehrs der Vorrang gegeben und die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit angeordnet.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm ¹⁰⁾

Die im Lärmaktionsplan 2018 enthaltenen Maßnahmen bleiben vom Teillärmaktionsplan unberührt und aufrechterhalten.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz ¹¹⁾ (Begründung, sofern keine ruhigen Gebiete festgelegt wurden)

Die im Lärmaktionsplan 2018 enthaltenen Festlegungen von ruhigen Gebieten bleiben vom Teillärmaktionsplan unberührt und aufrechterhalten.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Anzahl lärm betroffener Personen ¹²⁾ (durch die vorgesehenen Maßnahmen)

500

4. Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Aktionsplans ¹³⁾

4.1 Bekanntmachung der Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans (bspw. Veröffentlichung im Amtsblatt)

am: durch:

4.2 Offenlage des Entwurfs des Lärmaktionsplans bzw. bei vorhandenem LAP der Dokumentation seiner Überprüfung zur Mitwirkung

vom: bis:

4.3 Art der öffentlichen Mitwirkung (mindestens eine Form der Mitwirkung notwendig)

- Öffentliche Veranstaltung am:
- Beratung in gemeindlichen Gremien mit Rederecht für die Öffentlichkeit am:
- Sonstige Maßnahmen zur Mitwirkung der Öffentlichkeit:
Art: am:

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Art der Würdigung und Konsequenzen der eingegangenen Vorschläge für die Aktionsplanung:

5. Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan (falls verfügbar)

5.1 Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans ¹⁴⁾:

5.2 Kosten zur Umsetzung der Maßnahmen (geschätzte Gesamtsumme) ¹⁵⁾:

5.3 Kosten-/Nutzenanalyse (ggf. auch textliche Beschreibung) ¹⁶⁾

6. Evaluierung des Aktionsplans ¹⁷⁾

Festlegungen, wie dieser Aktionsplan und dessen Ergebnisse überprüft werden sollen bzw. überprüft wurden (bei fortgeschriebenen/überarbeiteten Aktionsplänen)

7. Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten ¹⁸⁾

(beispielsweise durch Beschluss der Gemeindevertretung oder Unterzeichnung, Datum)

durch: am:

7.2. Information der Öffentlichkeit über das Inkrafttreten ¹⁹⁾

erfolgte am:

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet: ²⁰⁾

--	--

Ort, Datum, Unterschrift

Name, ggf. Funktion, ggf. Stempel