

Anfrage

Stadtrat Wolfram Jäger (CDU)
Stadträtin Gabriele Luczak-Schwarz (CDU)

vom: 23.05.2006
eingegangen: 23.05.2006

25. Sitzung des Gemeinderates am 20.06.2006

TOP 24

Vorlage Nr. 743

Öffentlich Nichtöffentlich

verantwortlich: Dez. 5

Lärmminderungsplan

Stellungnahme des Bürgermeisteramtes:

Der Auftrag zur Erstellung eines Lärmminderungsplanes für Karlsruhe wurde bereits **vor** inhaltlicher Konkretisierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie erteilt.

Umfang und Detaillierung orientierte sich – auch aus Kostengründen – zunächst auf Berücksichtigung städt. Hauptverkehrsstraßen und Schienenwegen der Deutschen Bahn. Gewerbliche Nutzungen wurden nicht berücksichtigt. Vorsorgend wurden bereits optional Anpassungen an eine noch umzusetzende EU-Richtlinie aufgenommen.

Zwischenzeitlich wurden mehrere Verordnungsentwürfe mit gravierenden Veränderungen beraten. Während in ersten Entwürfen zunächst noch Hauptverkehrswege wie Straßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr und Schienenwege mit mehr als 60.000 Züge/Jahr zu berücksichtigen waren, folgte im weiteren Verlauf auch die Aufnahme von Hauptverkehrswegen mit der halben Verkehrsbelastung, also Straßen mit 3 Mio. Kfz/Jahr und Schienenwege mit 30.000 Züge/Jahr. Damit erhöhte sich sowohl der Aufwand als auch die Datenmenge.

Zwischenzeitlich ist die 34. BImSchV „Verordnung über die Lärmkartierung“ mit der Veröffentlichung am 15. März 2006 in Kraft getreten. Ihr zu Folge sind zusätzliche **„sonstige Hauptlärmquellen“** zu berücksichtigen.

Konkret sind damit alle Straßenbahnlinien (S-Bahn, Tram) zu erfassen.

„Vorläufig“ bleiben zunächst die Berechnungsmethoden für den Straßen- und Schienenverkehr und für gewerbliche Nutzungen z. B.

- VBUS (Vorläufige Berechnungsmethode für Umgebungslärm an Straßen)
- VBUSCH (Vorläufige Berechnungsmethode für Umgebungslärm an Schienen)
- VBUI (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe)

Eine ganze Reihe von neu zu berücksichtigenden Parametern haben zu Mehraufwand und Verzögerung geführt.

Es hat sich leider auch gezeigt, dass frühzeitiger Start nicht zwangsläufig vorteilhaft ist. So mussten für die Datenbereitstellung z. B. für die Verkehrsbelastungen/Zugmengen auf Schienenwegen der DB erhebliche Kosten übernommen wer-

den. Zwischenzeitlich sind die erforderlichen Daten unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Im Vergleich zu anderen Städten in Baden-Württemberg ist die Stadt Karlsruhe Vorreiter und zeitlich gut aufgestellt.

Trotz Mehraufwand und noch auftretender Datenverarbeitungsprobleme besteht Zuversicht, die Frist zur Abgabe strategischer Lärmkarten (30.06.2007) einhalten zu können.

zu 1: Der Lärminderungsplan besteht aus dem Schallimmissionsplan/Lärmkarte, dem Empfindlichkeitsplan/Nutzungsarten, der Betroffenenanalyse und dem Maßnahmenplan.

Erste Rechenläufe für den Schallimmissionsplan „Schienenwege der DB“ und Hauptverkehrsstraßen werden erprobt.

Zurzeit werden die stündlichen Verkehrsmengen auf innerstädtischen Straßenbahnlinien ermittelt. Parallel hierzu ergänzend die Nutzungsarten an Straßenbahnlinien.

Zu 2: Die Vorstellung der Schallimmissionspläne im Planungsausschuss sowie im Ausschuss für Umwelt und Gesundheit ist für das 4. Quartal 2006 vorgesehen.

Zu 3/4: Zunächst sind die Schallimmissionspläne/Lärmkarten für die Quellen Straßen, Schienen und Gewerbe herzustellen (Hauptarbeit). Dann folgen Untersuchungen zu Konflikten und zu Betroffenen und letztlich zu Maßnahmen. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Zu 5/6: Sobald die Lärmkarten, der Konfliktplan und die Betroffenenanalyse vorliegen, ist unter Beteiligung der Öffentlichkeit ein Aktionsplan zu erstellen. Gegenwärtig gibt es keine Auslösewerte für die Aktionsplanung. Das Land Baden-Württemberg schlägt entsprechend der Sanierungsrichtlinie für Straßen des Bundes vor, Auslösewerte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts festzulegen, um eine zielgerichtete Handlungsweise herbeizuführen.

Fristen: Aktionsplan bis zum 18.07.2008 erstellen
Aktionsplan bis zum 18.01.2009 der Kommission vorzulegen.